

La FNAUT et les grèves

Lors des récents conflits dans les transports, motivés par la réforme des régimes spéciaux de retraites, la FNAUT a reçu de nombreux appels d'usagers exaspérés : "nous refusons d'être des otages. Qu'attendez-vous pour protester (contre le totalitarisme syndical ? contre l'attitude antisociale du gouvernement ?) et organiser une grande manifestation ?"

Dans de telles circonstances, la FNAUT évite les déclarations sommaires et les gesticulations stériles devant les médias, qui ne pourraient que nuire à sa réputation d'indépendance et de rigueur.

Elle n'a aucune légitimité pour émettre un avis sur le dossier des retraites, qui n'a rien à voir avec la politique des transports, ou pour commenter l'attitude des syndicats, des directions des entreprises publiques et de l'Etat dans le déroulement des négociations, ou encore pour prendre des initiatives qui relèvent de mouvements politiques et non d'une association.

Pour autant, elle ne se désintéresse pas du sort des usagers lourdement pénalisés par la grève, pendant la durée du conflit puis après coup par le manque à gagner des transporteurs (30 millions d'euros par jour dans le cas de la SNCF, qui ne pourront être affectés aux investissements ou à l'amélioration des services offerts). Elle s'inquiète aussi, plus généralement, de l'impact des grèves sur le transport ferroviaire du fret, fragilisé une nouvelle fois, et sur l'économie de notre pays.

Avant la grève, la FNAUT réclame une bonne information et une indemnisation des usagers mais, constatant avec modestie qu'elle dispose de bien peu de moyens d'intervention "à chaud", elle préfère travailler plus en amont.

C'est ainsi que, sans aliéner son indépendance, elle a soutenu la charte du service prévisible initiée par Dominique Perben, puis la récente loi Bertrand sur la continuité du service public de transport. Cette loi, applicable au 1er janvier 2008, ne fera pas de miracle mais devrait permettre, si du moins elle est appliquée correctement, de réduire le nombre des grèves et la gêne qui en découle pour les usagers et, par ailleurs, d'éviter le recours à la formule plus coercitive du service minimum, qui implique une véritable limitation de l'exercice du droit de grève.

Jean Sivardière

Comment valoriser l'offre ferroviaire "grandes lignes" hors TGV ?

Nous résumons ci-dessous la deuxième partie de l'étude de la FNAUT, pilotée par Jean Lenoir, sur la commercialisation du train : elle concerne l'offre ferroviaire à moyenne et longue distance hors TGV. La FNAUT souhaite le rétablissement de relations directes, l'amélioration des correspondances inévitables, la relance de la restauration à bord des trains, enfin le regroupement sous une même marque, l'exploitation en réseau et un effort de promotion de toutes les relations de type Corail, aussi indispensables aux voyageurs que les relations TGV et TER.



Photo : Marc Debrincat

Les dessertes TGV assurées par la SNCF et les dessertes TER placées sous l'autorité des régions font l'objet d'améliorations régulières et reconnues par les voyageurs, qui les plébiscitent.

Mais il n'en est pas de même (voir FNAUT Infos n°153) des dessertes à longue distance "intermédiaires" entre TGV et TER, qui sont assurées par la SNCF de manière très hétérogène par de nombreux types de trains.

- Les relations assurées par trains Corail TéoZ et Lunéa ont été améliorées.

- Les autres, alors qu'elles couvrent une large partie du territoire national, souffrent de nombreuses faiblesses : fréquences souvent trop limitées, fractionnement des relations à longue distance, organisation et qualité déficientes des correspondances, information insuffisante sur les horaires, absence de restauration, suppression de services auto/train. Ces faiblesses persistent, bien que des évolutions positives commencent à apparaître, en particulier sur les relations Paris-Cherbourg.

A noter cependant des efforts tarifaires récents en faveur des usagers des Corail Intercités, la modernisation du matériel sur Paris-Cherbourg/Deauville et la création d'un 4ème aller-retour quotidien Paris-Granville (qui a permis de réduire le déficit annuel de 3,5 à 1,2 million d'euros).

L'étude de la FNAUT a porté sur les améliorations ne nécessitant de la part de la SNCF ni investissements importants, ni dépenses d'exploitation élevées. L'objectif est d'augmenter la qualité des prestations en valorisant de manière économique les avantages du rail.

La SNCF estime qu'un changement de train constitue pour un voyageur un inconvénient équivalent à une durée supplémentaire de trajet de 1h30. Par suite, afin d'éviter des ruptures de charge, elle multiplie les circulations TGV sur les lignes classiques prolongeant les LGV, malgré l'évidente baisse de productivité du matériel, et dessert les villes moyennes par grandes zones, par exemple entre Montpellier et Perpignan.



Valoriser l'offre Corail

D'autre part, à l'exemple des TGV "pas-Paris", elle combine des flux différents pour rentabiliser des relations directes à longue distance qui, sinon, ne justifiaient pas de dessertes spécifiques.

Mais dans le même temps, particulièrement depuis 2001, la SNCF multiplie les ruptures de charge sur les autres relations à caractère national. C'est même le cas sur des lignes à fort trafic potentiel non concurrencées par d'autres itinéraires desservis par TGV, par exemple Bayonne-Lourdes (deuxième cité hôtelière de France)-Toulouse. Ainsi, sur ces lignes, la SNCF applique un principe inverse de celui qui contribue au succès du TGV !

Relations directes

L'accélération de certaines relations (en particulier TéoZ, voir encadré ci-contre) s'est faite par suppression de relations directes mais aussi par suppression d'arrêts dans des villes moyennes (même Béziers, 125 000 habitants, ou Nîmes, 149 000 habitants), sans solution de remplacement pour les habitants de ces dernières, ce qui contribue à la faible utilisation du train.

La FNAUT demande donc que les relations directes soient rétablies et développées. Elles sont fortement souhaitées par la clientèle ferroviaire, en particulier les personnes âgées et handicapées, et constituent un attrait important du rail. Elles ne coûtent ni matériel, ni personnel de bord, ni sillons horaires supplémentaires.

Correspondances

Les correspondances inévitables doivent être mieux conçues et mieux mises en œuvres en pratique (quai à quai). Elles doivent être garanties, surtout quand les fréquences des dessertes concernées sont faibles. En cas de modification pour travaux, les horaires des trains en correspondance doivent être adaptés.

La mauvaise qualité des correspondances est bien illustrée par la relation Pau-Marseille. En 2007, quatre relations diurnes combinaient des TER ou Corail intercity Pau-Toulouse et des TéoZ Toulouse-Marseille. Les durées de correspondance étaient, au mieux, respectivement de 43, 19, 54 et 11 minutes, donc dissuasives une fois sur deux.

La deuxième correspondance assurée (en 19 minutes) n'était possible que certains jours (pour les connaître, il fallait déchiffrer 6 colonnes d'horaires) : les autres jours, sa durée passait à 2h19. La quatrième correspondance (en 11 minutes) n'était possible que les vendredis et samedis : les autres jours, sa durée passait à 2h22 ; du 2 avril au 10 mai, le TéoZ étant avancé de 5 minutes, elle était impossible.

Un Corail arrivait à Toulouse à 10h37 ou 10h50 suivant les jours, sans assurer la correspondance avec un TéoZ quittant Toulouse à 10h37 ou 42 suivant les jours (9 colonnes précisaient les 19 conditions possibles de circulation de ce train).

Restauration

La restauration à bord, service apprécié par les voyageurs et atout essentiel du train face à la voiture et à l'avion, doit être améliorée en s'inspirant des bonnes pratiques en vigueur sur les réseaux européens voisins.

Sa qualité s'est améliorée dans les bars du TGV mais, sur les autres trains, l'offre se dégrade : le service bar disparaît peu à peu sous couvert d'une approche comptable trop analytique ; l'offre des distributeurs automatiques ne permet pas une restauration même légère, les appareils sont mal entretenus ou vandalisés. Même les trains TéoZ, pourtant en circulation sur trois axes à fort trafic, ne disposent pas d'espace bar.

Publicité

La publicité SNCF doit cesser d'être centrée essentiellement sur le TGV. Elle doit porter équitablement sur les autres services proposés, par exemple sur le service auto/train, pour lequel la SNCF a investi récemment afin de répondre à une demande réitérée de la clientèle : l'acceptation des véhicules de type 4x4 et monospace.

Cette nouvelle offre, pourtant très intéressante, n'a fait l'objet d'aucune campagne de publicité de grande envergure alors qu'elle mérite d'être valorisée et développée pour en améliorer la rentabilité.

Des trains Intercités ?

Les différentes activités "grandes lignes" hors TGV sont placées sous la responsabilité directe de la SNCF (TéoZ, Lunéa, Corail VFE de jour et de nuit, Corail Intercités à long parcours) ou sous celle des régions (TER interrégionaux à longs parcours). Il faut d'ailleurs noter que des relations nationales de plus en plus nombreuses sont assurées par TER : Orléans-Nantes, Dijon-Marseille, Perpignan-Marseille, Lyon-Tours, Lyon-Clermont Ferrand, Lyon-Nice, Lyon-Bordeaux ...

Ces activités disparates doivent être regroupées sous une même marque, par exemple "Intercités", couvrant l'ensemble du territoire national et aisément identifiable par le public, et faire l'objet d'une exploitation en réseau.

Elles doivent être traitées par la SNCF avec les mêmes priorités que les TGV, afin d'améliorer très sensiblement et à peu de frais la qualité des services à caractère interrégional ou national, en développant les relations directes et en gérant mieux les correspondances.

Les effets pervers méconnus de TéoZ

La FNAUT a souvent dénoncé les conséquences très contestables de la mise en place de nouvelles dessertes TGV sur la desserte des villes moyennes (voir FNAUT Infos n°98 pour le TGV Méditerranée, n°152 pour l'éventuel barreau Limoges-Poitiers et n°154 pour le TGV Est).

Grâce aux rames Corail TéoZ, la SNCF a réussi à moderniser trois liaisons : Paris-Limoges-Toulouse, Paris-Clermont Ferrand et la transversale sud Bordeaux-Marseille (voir FNAUT Infos n°138 pour une analyse critique). Mais cette opération s'est traduite, elle aussi, par la dégradation de nombreuses relations, y compris sur les itinéraires parcourus par les rames TéoZ : la SNCF fournit aujourd'hui un service bas de gamme en appliquant des principes inverses de ceux qui contribuent au succès du TGV.

- Suite à la modernisation de Paris-Clermont, la relation diurne directe quotidienne Paris-Aurillac a disparu.

- Suite à la modernisation de Paris-Toulouse, les relations directes diurnes quotidiennes Paris-Périgieux et Paris-Rodez ont été supprimées. La desserte TéoZ n'a été bien étudiée que pour les relations avec Paris : les horaires et la réservation obligatoire sont mal adaptées à la desserte Limoges-Toulouse (première arrivée à Limoges à 10h34, dernier départ de Limoges à 16h55 ; première arrivée à Toulouse à 9h47, dernier départ à 16h48).

- En modernisant Bordeaux-Marseille, la SNCF n'a pas hésité à négliger 40% de son marché en supprimant des arrêts : l'amélioration de la desserte a été limitée à 4 villes, Bordeaux, Toulouse, Montpellier et Marseille.

Cette adaptation des services Teoz au détriment des villes moyennes a été réalisée sans modification des dessertes TER susceptible d'en corriger les effets pervers.

La SNCF a ignoré toute vision "réseau" : pas d'arrêt à Narbonne pour desservir le Roussillon et l'Espagne.

La fréquence des liaisons directes nocturnes Hendaye-Genève a été fortement réduite, de même que celle des liaisons Côte Basque-Nice, qui de plus ont été détournées par Bordeaux. La liaison directe nocturne Pau-Nice a été supprimée. En juin 2001, la liaison diurne quotidienne Hendaye-Nice a disparu à son tour.

D'autres signes de la volonté de la SNCF d'abandonner la ligne Hendaye-Toulouse sont perceptibles : suppression de toute restauration, suppression de la possibilité de réservation, correspondances très mal adaptées.

Dessertes ferroviaires en Allemagne

L'offre de la Deutsche Bahn (DB) est plus segmentée que l'offre française. Outre les trains de nuit, elle comprend :

- les trains ICE Intercity Express ;
- les trains IC/EC Intercity/Eurocity ;
- les trains IRE Interregio Express ;
- les trains RE Regional Express ;
- et les trains RB Regionalbahn.

Les ICE et IC/EC sont des trains de grands parcours. Quelques différences avec leurs équivalents français : la réservation est conseillée mais non obligatoire ; l'accès est soumis à un supplément fixe ; un service de restauration est systématiquement disponible et les contrôleurs proposent également des boissons chaudes à la place. Densité démographique aidant, les arrêts sont assez fréquents : les ICE assurent un service de cabotage, même si le supplément obligatoire incite les voyageurs à se reporter sur les trains régionaux.

Les IRE sont un équivalent des Corail Intercités. Ils sont en voie de disparition, remplacés soit par des ICE ou IC/EC sur les lignes principales, soit par des trains RE sur les autres lignes (par exemple Berlin-Chemnitz ou Berlin-Rostock). De plus en plus, comme la SNCF, la DB ne laisse pas au voyageur le choix entre train classique et train à grande vitesse sur les lignes parcourues par les ICE. Cependant des compagnies privées se sont engouffrées dans la brèche : sur Berlin-Leipzig, Interconnex fait circuler des trains un peu moins rapides que les ICE mais offrant des prix plus attractifs.

Les trains RE et RB sont l'équivalent de nos TER : les RE effectuent des trajets de moyen parcours et desservent les gares principales ; les RB assurent des dessertes purement régionales en s'arrêtant à toutes les gares, ainsi que certaines dessertes périurbaines.

Les prix sont plus élevés qu'en France, surtout sur les trains classiques. Un trajet Berlin-Leipzig de 200 km coûte 39 euros au plein tarif alors qu'un Paris-le Mans coûte 34 euros en heure creuse et 48 en heure de pointe. Toutefois la BahnCard offre des réductions intéressantes sur l'ensemble du réseau : 25% (carte à 53 euros en 2ème classe) ou 50% (carte à 212 euros). Les billets Sparpreis sont analogues aux billets Prem's.

L'offre est nettement plus dense qu'en France (le cadencement à l'heure ou aux deux heures est de règle) et bien plus lisible : la politique d'arrêts est la même pour tous les trains, une majorité des trains circule tous les jours, et dans toutes les gares on trouve des tableaux d'affichage détaillés.

Jean-Marie Tisseuil, FNAUT Paris

Dessertes fractionnées

Le fractionnement des dessertes ferroviaires ne concerne pas que les longues distances. Paradoxalement, la régionalisation a eu des effets pervers. Ainsi la ligne Strasbourg-Epinal était parcourue autrefois par deux trains directs dans chaque sens : la desserte est maintenant fractionnée à Saint Dié, avec jusqu'à 2h de battement entre les TER Alsace et les TER Lorraine.

La mise en service du TGV Est s'est traduite elle aussi par une dégradation de la desserte des villes moyennes. Il est surprenant que les régions Lorraine et Champagne-Ardenne n'aient pu s'accorder pour faire circuler des trains Paris-Nancy voire Strasbourg. Il n'y a plus de relations directes de Châlons à Nancy ou Metz, et continuer vers Strasbourg exige un changement supplémentaire. Certes la capacité d'une rame Corail serait le plus souvent excédentaire, mais pourquoi ne pas utiliser du matériel AGC comme cela se pratique sur Lyon-Tours ?

Pour aller de Paris à Metz, il faut, selon la SNCF, réserver dans le TGV. Le site internet de la Deutsche Bahn n'indique aucune relation satisfaisante TER via Bar-le-Duc, le temps d'attente atteignant souvent 2h. Or un train quittant Metz à 18h31 arrive à Bar-le-Duc sur le même quai qu'un Corail qui part 8 mn plus tard pour Paris. "La correspondance n'est pas garantie en cas de retard du TER", explique la SNCF : craindrait-elle, en faisant connaître cette excellente relation fantôme, de faire de l'ombre au TGV souvent complet en 2ème classe et accessible à un prix prohibitif si on n'a pas la chance de pouvoir anticiper son déplacement ?

Jean-Marie Tisseuil, FNAUT Paris

Brèves

- La restauration des trains Corail Intercités, que la SNCF ne veut pas subventionner, est ou doit être supprimée sur les relations Quimper-Nantes-Bordeaux, Paris-Belfort, Strasbourg-Lyon, Paris-Montluçon, Nantes-Lyon, Bordeaux-Lyon. Quant aux distributeurs dans les trains, ils ne sont pas viables à cause du vandalisme.

- Les cyclotouristes continuent à se plaindre amèrement des difficultés qu'ils rencontrent pour transporter leurs vélos, qu'il s'agisse d'information ou d'accessibilité.

- Les trains Corail VFE Cévenol et Aubrac seront assurés jusqu'en décembre 2008. Au service 2008-2009, la desserte sera fractionnée : elle sera assurée de Paris à Clermont-Ferrand par des Téoz, de Clermont à Nîmes-Marseille et Béziers par des circulations AGC dont le financement reste à préciser.

Exploiter un réseau

Le fractionnement des dessertes hors TGV semble se généraliser : Strasbourg-Dijon, Caen-Tours, ou encore Paris-Strasbourg où les anciens Corail effectuant du cabotage auraient pu être maintenus en juxtaposant deux liaisons TER. La SNCF n'a plus de vision nationale pour ses dessertes inter-cités. A l'inverse, des relations Lyon-Marseille ont été prolongées avec succès vers Nice et Dijon à l'initiative des régions.

En Allemagne, l'offre ferroviaire est segmentée comme en France, mais l'exploitation se fait mieux en réseau :

- les dessertes sont systématiquement cadencées et, par suite, les correspondances sont mieux gérées ;
- la desserte des villes moyennes est mieux prise en compte ;
- les besoins du client (réservation des places, restauration) sont mieux approchés et liés à la nature du voyage plus qu'à la catégorie du train ;
- les horaires sont beaucoup plus simples et, par suite, l'information horaire est de bien meilleure qualité.

La référence à la Deutsche Bahn est intéressante car la SNCF ne peut arguer de la différence d'échelle entre la France et l'Allemagne pour ne pas transposer les bonnes méthodes d'exploitation.

Jean Lenoir, 94 Nogent-sur-Marne

TER Tours-Lyon

A Loches, le samedi, un train TER et un car TER, tous deux à destination de Tours et pratiquement vides, partent exactement à la même heure : 13h31.

Le TER Tours-Lyon assuré par un AGC s'arrête à Gièvres à 13H08, mais aucune correspondance n'est assurée vers Salbris ou Romorantin et il n'y a pas d'arrêt dans le sens contraire. Le 24 juin, l'arrêt dans cette gare s'est prolongé 10 mn car une porte refusait de se fermer : avec un matériel moins sophistiqué, un bon coup de pied suffisait. Les deux sanitaires du train étaient fermés. Seule une correspondance vers Montluçon est offerte à Vierzon, et aucune à Saincaize (de ou vers Nevers) et Moulins (de ou vers Clermont). Alors que la voie est double jusqu'à Moulins, le croisement avec le train symétrique se fait à Dompierre, au début de la section à voie unique (si bien que le retard éventuel d'un train pénalise l'autre). A Paray-le-Monial, l'AGC arrive 6 mn après le départ d'un TER pour Châlons-sur-Saône. Malgré une vitesse modeste, l'AGC a pu regagner 10 mn de retard entre Bourges et Lyon. Bien qu'il n'ait assuré presque aucune correspondance lors de ses 15 arrêts, il était bien rempli, une part non négligeable des voyageurs a donc effectué le trajet de bout en bout.

Bernard Verdier, Lyon-Métro

La desserte ferroviaire de l'Auvergne

Nous rappelons ci-dessous nos propositions, que nous réexaminons à la lumière des projets récents de doublement de la LGV Paris-Lyon.

La philosophie de la FNAUT pour la desserte des territoires peu densément peuplés est simple et de bon sens.

- Il ne faut pas tracer des traits séduisants sur la carte en ignorant le relief et les flux actuels et potentiels de trafic de voyageurs et de fret, et en négligeant la nécessité d'une desserte fine et homogène de ces territoires.

- Il ne faut pas échafauder des projets gigantesques en niant les difficultés de financement du rail, qui perdurent malgré les discours écolos. Il a fallu des décennies pour obtenir le modeste shunt de Saint Germain des Fossés qui fait gagner 10 mn aux trains Lyon-Clermont, il manque 20 millions d'euros (sur 86) pour rouvrir la ligne Belfort-Delle (20 km) qui doit desservir la gare TGV de Méroux-Moval, et le modeste projet de raccordement de Saint Hilaire au Temple, qui permettrait d'accéder facilement à Reims et à ses gares TGV depuis Verdun, est au point mort.

- Il faut donc en priorité améliorer (sérieusement) les lignes existantes, ce qui évite par ailleurs de provoquer de nouvelles coupures du territoire.

La FNAUT s'est ainsi opposée au projet de LGV Poitiers-Limoges (FNAUT Infos n°152) et a recommandé une poursuite de la modernisation de la ligne classique Paris-Orléans-Châteauroux-Limoges, permettant de ramener de 2h50 à 2h30 la durée du trajet Paris-Limoges (au lieu de 2h par la LGV).

Elle estime de même qu'on peut encore réduire la durée du trajet Paris-Clermont (3h après les travaux en cours) en portant la vitesse à 220 km/h sur la moitié de l'itinéraire et en créant de courts shunts des sections les plus sinueuses : c'est le choix raisonnable fait par la région Auvergne en 2005.

Le projet plus ambitieux de LGV en "Y inversé" - un tronçon commun Paris-Vierzon prolongé vers Limoges et vers Clermont - n'est pas prioritaire mais il peut se révéler pertinent à plus long terme car il est bien conçu du point de vue de l'aménagement du territoire.

Enfin la FNAUT souhaite la modernisation des lignes classiques Lyon-Nantes et Lyon-Bordeaux. Dès 1992, elle a proposé en particulier une modernisation lourde de la ligne Nevers-Montchanin-Chagny permettant une desserte TGV directe Nantes-Lyon (FNAUT Infos n°101 et 153) : cette idée, réaffirmée lors du colloque sur les lignes interrégionales

organisé par la FNAUT à Lyon en 1999, a été reprise par les régions Centre et Bourgogne sous le nom de VFCEA (200 millions d'euros).

Quelle transversale ?

La FNAUT n'a pas attendu l'association ALTRO pour regretter l'absence d'une transversale ferroviaire est-ouest performante et elle s'oppose avec fermeté à son projet, présenté publiquement dans sa version "hard" comme un tracé direct Lyon-Clermont-Limoges comportant de longs tunnels ou, plus discrètement dans sa version "soft", comme une LGV de 300 km contournant le Massif Central par Montluçon, se poursuivant jusqu'à Poitiers-Nantes et Angoulême par deux longues antennes.

Le projet ALTRO découle d'une triple illusion géographique, démographique et économique. Situé trop au sud (le centre de la France n'est pas Clermont-Ferrand, mais Bourges), il traverse de ce fait une zone montagneuse (sans vallées pénétrantes est-ouest analogues aux vallées alpines) et est éloigné des grands courants de trafic. Outre Bordeaux-Narbonne et Strasbourg-Rennes/Nantes par Massy, la transversale est-ouest à développer est Lyon-Le Creusot-Bourges-Nantes, située en plaine, desservant des villes importantes et aboutissant à la principale zone portuaire de la façade atlantique.

La géographie est incontournable, sauf à construire des ouvrages ruineux : Haroun Tazieff voulait placer Grenoble sur l'axe Lyon-Turin au prix d'un tunnel de 100 km entre Bourg d'Oisans et l'Italie, ce projet séduisant (critiqué par la FNAUT) a évidemment été écarté.

ALTRO se présente comme un groupe de prospective et critique volontiers la FNAUT, simple association de défense des usagers, timorée dès qu'il s'agit de concevoir les investissements du futur. Mais faire de la prospective ne consiste pas à rêver, mais à avancer au bon moment des idées justes et réalistes, comme ont su le faire deux responsables de la FNAUT : Jean Chouleur qui, dès 1978, avait conçu un projet d'interconnexion des LGV sud-est, atlantique et nord ; Pierre Bermond, promoteur dès 1986 du TGV Rhin-Rhône combinant sur un tronçon commun les trafics Paris-Suisse et Strasbourg-Lyon, et Jean-Pierre Malaspina, promoteur dès 1988 d'une transversale Bordeaux-Narbonne (voir la revue n°390 de l'AFAC).

La seule utilité d'un grand projet fantaisiste ou prématuré est de geler les bons projets et de faire oublier les besoins immédiats. Nos craintes concernant le projet ALTRO se concrétisent aujourd'hui.

Chimère transversale

Promotrice de la LGV T3A Alpes-Auvergne-Atlantique rebaptisée récemment Transline, et désormais présidée par René Souchon, président PS du conseil régional d'Auvergne, l'association ALTRO n'a pas fini de nous étonner (FNAUT Infos n°93, 101, 103, 146).

Puisqu'un texte du Grenelle de l'environnement a évoqué un programme de 4500 km de LGV, tous les rêves sont permis, y compris celui d'une LGV pharaonique "s'inscrivant dans le corridor Lisbonne-Kiev" (qui ne passe pas par Barcelone mais, paraît-il, par Limoges), permettant de relier Lyon à Bordeaux en 2 heures "en s'affranchissant du tabou du Massif Central" et d'irriguer ainsi "7 régions françaises rassemblant 22 millions d'habitants", dont la Basse Normandie !

Une "étude pré-fonctionnelle à l'horizon 2030" a été commandée par ALTRO au cabinet JLR Conseil. Le trafic potentiel de Transline serait de 15 millions de voyageurs par an : 10 millions d'entre eux auraient délaissé la route, soit une économie annuelle de 81 millions de litres de carburant et 5800 tonnes de carbone rejetées dans l'atmosphère ! Quant au trafic de fret, il serait supérieur à 11 millions de tonnes.

On se demande d'où pourraient sortir des trafics aussi impressionnants. A titre de comparaison, la SNCF espère transporter 11 millions de voyageurs sur le TGV Est en 2010, et Eurostar 10 millions ; le trafic franco-italien de fret par le Mont-Cenis ne dépasse pas 8 millions de tonnes aujourd'hui.

Mais, selon le Progrès, "dans l'optimisme de l'après-Grenelle, l'Auvergne va faire le forcing pour ne pas rester la seule région française à l'écart du TGV". René Souchon, qui va engager un "contre la montre" et "sonner le tocsin de la mobilisation générale" pour la réalisation de Transline, a demandé au gouvernement d'inscrire le projet dans les futurs schémas d'infrastructures de transport français et européen. Il se dit prêt à participer au financement de "ce beau projet d'aménagement équilibré et solidaire, capital pour le dynamisme, le développement et la dignité des territoires". Peu lui importe que l'argent manque pour développer le TER, et que les habitants de Clermont et Limoges veuillent aller plus vite à Paris, et non à Lisbonne ou à Kiev.

Bien entendu, René Souchon (par ailleurs grand promoteur de routes) est aussi favorable au doublement de la LGV Paris-Lyon par Bourges, vanté par le ministre auvergnat Brice Hortefeux. "Il faut faire les deux !", a-t-il immédiatement affirmé, sans rire.

René Souchon, président PS de la région Auvergne : "nous pouvons faire du Massif Central, en position de carrefour entre Alpes et Atlantique, une croix ferroviaire à grande vitesse. Transline permettra de relier les ports de l'Atlantique à l'Europe de l'Est".

Gilles Bourdoux, président UMP de la communauté d'agglomération du Choletais : "le Choletais est un carrefour stratégique qui doit avoir un lien performant avec tout l'Est européen".

Michel Caniaux, fondateur et vice-président d'ALTRO : "il faut rétablir la géographie du bon sens. Transline est une révolution qui rétablira la proximité géographique entre Clermont et la Péninsule ibérique occidentale".

Jean-Pierre Limousin, président de la CCI de Limoges : "pour le responsable économique que je suis, il s'agit de positionner nos régions sur l'axe transnational majeur Lisbonne-Kiev qui sera à terme une épine dorsale de la Grande Europe".

Bernard Jayol, vice-président de Grand Roanne Agglomération : "GRA s'implique avec force dans Transline pour reprendre le train de l'histoire".

Retour au bon sens

Denis Wenisch, représentant de la FNAUT en Auvergne : "le projet ALTRO prétend élargir l'hinterland des ports atlantiques. Mais Milan, Munich, Budapest, ... resteront toujours plus près de Rotterdam ou de Gênes que de Nantes et La Rochelle : Transline ne peut concerner que les voyageurs, sur un axe dont le potentiel est très faible".

Daniel Courivault, FNAUT Limousin : "les projets de TGV en Auvergne ne sont que de la surenchère politicienne. Mais de nombreuses études très coûteuses vont être diligentées : inutiles, elles risquent de gêner la mise en œuvre de décisions plus réalistes".

François Gerbaud, sénateur UMP de l'Indre : "la LGV Poitiers-Limoges est inopportune, irréaliste et dangereuse".

Pierre Pommarel, conseiller régional Verts d'Auvergne : "on peut améliorer sérieusement, sans dépenses invraisemblables et donc avant 2020 la relation Clermont-Paris. Mais il est plus facile de faire rêver le peuple sur des projets mirabolants qu'on n'aura pas à financer au cours de sa vie politique".

Bernard Lesterlin, député PS de l'Allier : "ALTRO part d'un a priori d'itinéraire au lieu de partir des flux. Il faut tenir compte de la géographie. L'Auvergne doit se connecter aux grands axes mais ce ne sont pas des itinéraires européens qui doivent desservir l'Auvergne".

Doubler la LGV Paris-Lyon ?

La LGV Paris-Lyon est surchargée, surtout entre Paris et Pailly (où se situe l'embranchement vers Dijon). Or le trafic va s'intensifier avec, en particulier, la mise en service du TGV Rhin-Rhône. De nombreuses parades sont à l'étude.

Afin d'éviter la construction d'une nouvelle infrastructure, on peut homogénéiser la vitesse des TGV et la porter à 320 km/h, augmenter la capacité des rames, utiliser des signalisations plus performantes (TVM 430, ERTMS2) permettant de faire circuler 15 trains par heure. Un doublement de la LGV sur place est également possible et éviterait une nouvelle coupure du territoire. Mais, par ces dispositions, on ne dessert pas de région nouvelle. Plusieurs doublements de la LGV sont à l'étude.

- Un doublement "presque sur place" par une LGV Paris-Auxerre-Montchanin ou Mâcon permettrait d'améliorer la desserte de Clermont Ferrand grâce à une antenne se raccordant à la ligne classique entre Cosne et Nevers.

- Une LGV Paris-Est-Troyes-Dijon se poursuivant par la branche sud du TGV Rhin-Rhône pourrait absorber tout le trafic entre Paris et Dijon, Besançon, Mulhouse, la Suisse et la Savoie. La gare de Paris-Lyon et toute la LGV seraient ainsi déchargées et, autre avantage essentiel, la transversale Strasbourg-Lyon (située sur l'axe Francfort-Barcelone) serait entièrement réalisée.

- Un autre doublement possible, symétrique du précédent par rapport à la LGV existante, par une LGV Paris Austerlitz-Orléans-Bourges-Lyon vient d'être mis à l'étude par RFF à la demande de l'Etat. Le tracé Bourges-Lyon pourrait passer par Moulins et Clunay.

Cette hypothèse inattendue combine trois fonctions : doubler la LGV existante Paris-Lyon, améliorer les dessertes de Limoges et de Clermont selon le principe du Y renversé (qui rend le barreau Poitiers-Limoges inutile), enfin amorcer une LGV transversale Lyon-Atlantique.

Un tracé Montluçon-Vichy-Roanne est évidemment souhaité par ALTRO, car il serait en tronçon commun avec Transline de Montluçon à Lyon. Mais Transline est positionnée trop au sud.

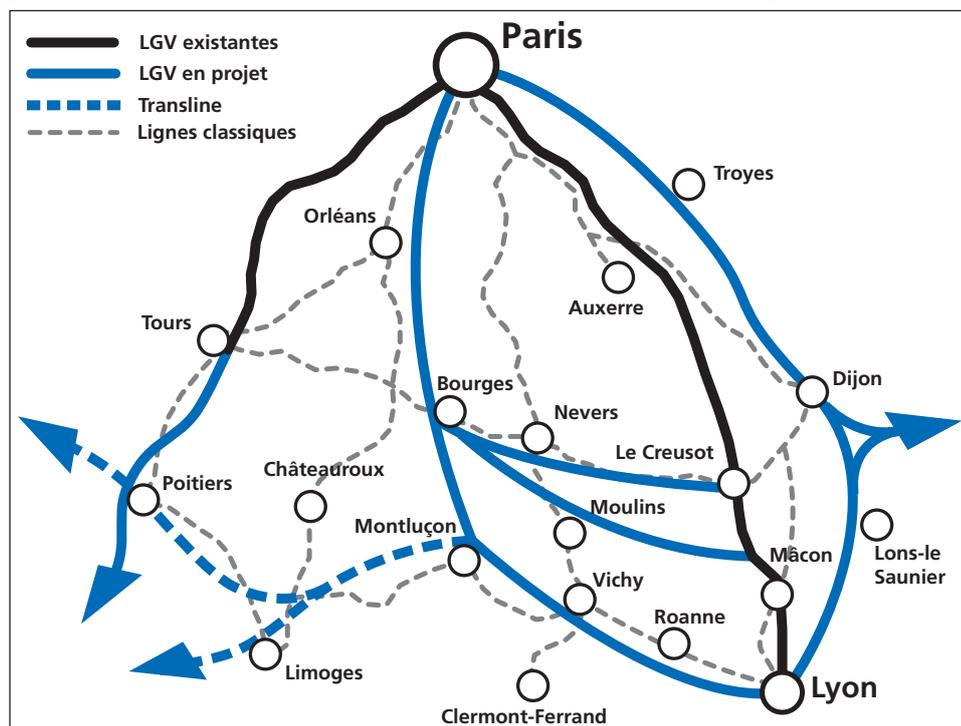
De manière plus rationnelle, la nouvelle LGV devrait passer par Nevers et se raccorder au Creusot à la LGV existante. Ce tracé minimiserait sa longueur tout en permettant une desserte très satisfaisante de Clermont et en plaçant sur la transversale les villes de Mâcon, du Creusot et de Nevers.

Un tel projet doit cependant être accueilli avec scepticisme :

- le détour par Orléans et Bourges serait plus long et plus coûteux que le détour par Dijon, sans parler des difficultés d'insertion en Sologne ;

- la construction de gares nouvelles excentrées (à l'est d'Orléans, au sud-ouest de Bourges et au sud de Nevers) et l'isolement des villes moyennes seraient à craindre ;

- ce grand projet pourrait retarder des projets moins ambitieux mais plus réalistes, et occulter l'urgence de la régénération des lignes régionales dégradées (des ralentissements sont imposés aux trains sur 250 des 1000 km de lignes TER d'Auvergne) : le même jour (9-11-07), le quotidien La Montagne annonçait le projet de LGV Paris-Lyon "par Clermont" et la fermeture de la ligne Montluçon-Clermont par Volvic...



Fret ferroviaire

Le transport du fret devrait être calqué sur celui des voyageurs. Il est exceptionnel qu'un conteneur ou un wagon isolé puisse utiliser le même train sur la totalité de son parcours, il faut donc limiter le nombre et la durée des correspondances. C'est impossible aujourd'hui parce qu'on utilise encore la technique fossile de l'attelage manuel, ce qui interdit l'automatisation des triages, et parce que le réseau ferré est insuffisamment maillé. La technique Commutor a été abandonnée, elle aurait permis de transborder directement les conteneurs de rame à rame. Des rames spécifiques à motorisation répartie doivent être étudiées pour le transport des conteneurs, elles pourraient franchir des rampes d'au moins 3,5% et utiliser certaines lignes à grande vitesse.

La capacité du réseau ferré doit être augmentée : il faut pouvoir transférer au moins 100 à 150 milliards de tonnes-km de la route sur le rail. Sa topologie en étoile doit être corrigée par le rétablissement de liaisons transversales : une topologie en toile d'araignée convient mieux à notre hexagone.

Christian Bertin, 93 Montreuil

La voiture à la campagne

Le manque d'espace accordé aux modes doux n'est pas spécifique des grandes villes. Piétons et cyclistes, sans parler des personnes à mobilité réduite, sont tout aussi ignorés dans les bourgs.

Au secours !

Le baril de pétrole approche les 100 dollars, le changement climatique est confirmé par les experts, le Grenelle de l'environnement vient de se terminer.

J'allume la télé : on m'assène en rafale des pubs pour de grosses berlines. J'ouvre mon quotidien régional : on y combat le futur tramway de ma ville (Tours) avec des arguments débilés. J'assiste à une réunion du conseil d'agglomération : élus et chefs d'entreprises réclament des autoroutes. J'allume la radio : on annonce la fermeture de 262 gares au trafic des wagons isolés.

Aurais-je atterri chez une peuplade d'inconscients sans souci du lendemain, où les discours et les actes sont totalement contradictoires comme si les émanations de CO2 montaient à la tête des dirigeants et les faisaient déraisonner ? Dites-moi vite que je fais un cauchemar, et qu'il existe au pays de Descartes des hommes politiques courageux qui vont agir rapidement, au risque de déplaire, pour sauver ce qui peut l'être encore !

Jean-François Troin, FNAUT Centre

Les trottoirs de la rue principale, souvent étroite, sont systématiquement occupés par les voitures des riverains électeurs, que les maires ne veulent pas mécontenter. Les petites places conviviales sont devenues des parkings : exit les enfants et les boulistes.

Le long des routes communales ou départementales, rien n'est prévu pour les marcheurs et les cyclistes, bien au contraire : pour éviter la présence d'eau sur les routes, les DDE font pratiquer, par engins motorisés, de larges saignées dans les bordures herbues, où marcheurs et cyclistes doivent patauger. Les glissières de sécurité placées au ras du bitume dans les courbes ne laissent aucun passage libre, ce qui oblige à marcher sur la chaussée avec le risque d'accident. Serait-il si coûteux de penser aux usagers les plus vulnérables, et pas seulement aux voitures et aux camions ? Les budgets routiers sont-ils si faibles ?

Henriette Trimoulinard, FNAUT Poitou-Ch.

Aménagement du territoire

La FNAUT a raison de souhaiter une maîtrise de l'étalement urbain, mais elle devrait aussi préconiser un rééquilibrage entre le monstre francilien et les grandes agglomérations de province afin de diminuer les difficultés et les coûts liés aux distances excessives domicile-travail. Une telle décongestion de l'Île de France aurait d'autres conséquences bénéfiques : aurait-on attendu vingt ans le TGV Est si Strasbourg avait un million d'habitants ?

Jean Rauss, 94 Sucy-en-Brie

Canal Seine-Nord

Votre article très bien documenté sur ce projet (FNAUT Infos n°159) confirme mes craintes pour les ports du Havre et de Rouen, menacés par deux pistolets payés avec notre argent et braqués depuis Anvers et Rotterdam.

Il faut différer le projet jusqu'à ce que Port 2000 soit complètement opérationnel et que la libéralisation des opérations de manutention portuaire soit effectuée. D'autre part la batellerie française doit s'y préparer, elle a besoin pour cela d'au moins une décennie pour investir. Sinon une grande partie de la logistique de la région parisienne se fera à partir de ports étrangers, et Le Havre deviendra un port régional et non plus international.

Le canal ne fera pas diminuer le trafic routier sur l'axe nord-sud : le trafic total de fret va encore augmenter et, même avec un baril de pétrole à 100 euros, le fret rapide à longue distance et le fret à courte distance resteront sur la route.

D'autres projets sont bien plus prioritaires : le Grenelle ne doit pas se faire au détriment de notre économie.

Maurice Kopecky, 75 Paris

La LGV Paris-Lyon sera saturée dès 2015-2020. Si rien n'est décidé rapidement, on se retrouvera dans la situation de 1980, quand la ligne PLM était saturée : faudra-t-il alors élargir les autoroutes existantes et accepter une remontée en puissance des liaisons aériennes ?

Claude Jullien, FNAUT PACA

Un doublement par une LGV Paris-Austerlitz (gare non saturée)-Le Creusot passant juste à l'est de Nevers, avec des bretelles de raccordement, en amont et en aval de Nevers, à la ligne classique Paris-Clermont (très sinueuse entre Paris et Nevers) n'améliorerait pas la desserte de Limoges mais serait aussi efficace pour atteindre Clermont qu'un tracé passant par Bourges. Il serait plus court, moins coûteux et plus facile à insérer. Il valoriserait la transversale classique Nantes-Bourges-Lyon. Il devrait s'articuler avec le futur barreau sud francilien passant par Orly et Massy afin d'ouvrir en même temps le Massif central vers Rennes, Strasbourg et Lille. Cette idée, bien conforme à la philosophie de la FNAUT, mérite d'être approfondie. Elle redonnerait sa place au Centre, oublié du TGV.

Jean-François Troin, président de la FNAUT région Centre

Le TGV n'est pas tout

● Jean-Louis Camus, représentant de la FNAUT en Limousin : "la vitalité d'une agglomération dépend plus de ses transports de proximité que de ses relations à grande distance, la région Midi-Pyrénées l'a bien compris".

● Eric Boisseau, représentant de la FNAUT en Languedoc-Roussillon : "pour une région, le TGV n'est pas tout. Il faut moderniser le réseau classique, en particulier le réseau capillaire, pour y faire circuler le tramway en périurbain et y développer le trafic de fret".

Théorème

Deux droites perpendiculaires tracées au hasard sur une carte de France sont toujours des axes structurants majeurs, et leur point de croisement est un carrefour européen stratégique. Pour une démonstration rigoureuse, voir ALTRO.

Il y a 20 ans, le maire de Gap, Pierre Bernard-Reymond, affirmait sans rire que Gap était au croisement des axes Hambourg-Marseille et Madrid-Athènes. Commentaire de Maurice Faure, alors ministre de l'Équipement : "et pourquoi pas Marrakech-Constantinople ?" Un ancien maire de Paray-le-Monial affirmait, lui, que le passage à 4 voies de la route départementale Paray-Roanne supprimerait le chaînon manquant sur l'axe Copenhague-Gibraltar.

Jean Sivardière

Chronique du développement durable

Selon l'université de Berne, le nombre de jours de très fortes chaleurs a triplé en Europe depuis un siècle, preuve du réchauffement climatique.

Selon un responsable de la Direction Régionale de l'Équipement du Centre, qui présentait les projets autoroutiers sur le corridor Paris-Tours, "il y a 30 millions de voitures en France et 60 millions d'habitants, le parc automobile peut donc encore progresser".

Atlanta est l'aéroport le plus fréquenté du monde : 85 millions de passagers par an. Il est prévu à l'aéroport de Dubaï une capacité de 100 millions de passagers par an.

La Chine va construire 24 000 km d'autoroutes et 50 aéroports sur son territoire d'ici à 2010, et l'Inde 6000 km d'autoroutes, 76 terminaux portuaires et 35 aéroports d'ici à 2012.

Contrastes

● Un projet de parking pour desservir les locaux de la charte de l'environnement de la communauté de communes de Dole menace l'unique site de nidification du héron hobereau en Franche Comté. Selon l'association Serre Vivante : "nos élus pourront stationner devant les locaux où ils discuteront de la manière de sauvegarder la biodiversité" (source : Valeurs Vertes).

Suite à un avis défavorable du ministère espagnol de l'Environnement, la construction d'une autoroute de 300 km Tolède-Cordoue vient d'être abandonnée afin de protéger l'aigle impérial, le vautour noir et surtout le lynx ibérique (source : la Vie du Rail).

● Selon le plan autoroutier Balladur, chaque Français doit habiter à moins de 45 minutes en voiture d'un échangeur autoroutier.

Selon le plan ferroviaire stratégique espagnol, 80% de la population espagnole habitera, en 2020, à moins de 50 km d'une gare desservie par un TGV.

A méditer

● Selon Claude Gressier, ingénieur général des Ponts et Chaussées : "quand 84% des déplacements se font en voiture, il ne faut pas tout attendre des changements de comportements, il faut miser fortement sur les progrès techniques et sur la diffusion à grande échelle des véhicules économes".

● Selon Christian Scasso, directeur de la revue Le Rail : "la rareté prochaine des produits pétroliers devrait inciter nos gouvernants à prendre des positions plus courageuses au lieu de se réfugier derrière les technologies à venir, censées garantir notre qualité de vie et nos habitudes actuelles".

BIEN DIT

AFITF : un avenir sombre

● **Frédéric Lasserre**, économiste à la Société Générale : "il faudrait que le cours du pétrole dépasse 106 dollars pendant au moins un an pour qu'on retrouve un poids de la facture pétrolière analogue à celui qu'on a connu lors du deuxième choc pétrolier".

● **Renaud Muselier**, adjoint UMP au maire de Marseille : "quand il voit un tramway, celui qui est dans sa voiture se dit qu'il aurait mieux fait de prendre le transport collectif".

● **Daniel Hannotiaux**, président d'Île de France Environnement : "le Grenelle de l'environnement n'est pas une rupture, mais une sérieuse inflexion".

Super bêtisier

⊗ **Renaud Dutreil**, candidat UMP à la mairie de Reims et adversaire acharné du tramway. Suite à la déclaration d'utilité publique du tramway de Reims, il ne parle plus d'annuler le projet mais de le réduire (ce qui est incompatible avec la DUP) en supprimant la branche devant desservir la gare TGV de Bezannes... et le garage-atelier !



Actualité

La gare de Valence TGV a été équipée imprudemment, lors de sa construction, d'un parquet en joboba, malgré l'hostilité des écologistes soucieux de la préservation des forêts tropicales. Ce parquet a fini par se décoller : son remplacement par du marbre va coûter la bagatelle de 2 millions d'euros à la SNCF.

Trois bureaux d'étude sont invités à présenter des projets de réaménagement du centre-ville de Grenoble. Le Dauphiné Libéré précise utilement qu'un seul projet sera retenu et mis en œuvre par la municipalité.

Un cas unique au monde : le tramway de Nice a connu sa première grève... 4 jours avant son inauguration. Par solidarité avec un mouvement social national, conducteurs et receveurs ont interrompu les essais pendant la journée du 20 novembre 2007.

Créée lors du CIADT du 18-12-2003, l'Agence de Financement des Infrastructures de Transports de France a pour mission de concourir au financement des autoroutes (construction et dorénavant entretien), voies ferrées et fluviales, ports et de l'aide au démarrage de liaisons maritimes de fret. Son budget (2,1 milliards d'euros en 2008) est consacré à 40% aux routes.

Ses ressources sont des dotations de l'État, une part des amendes radars et les redevances domaniales des sociétés autoroutières. Le versement des dividendes, ressource essentielle de l'agence, a disparu avec la vente des sociétés autoroutières : il a été compensé par l'affectation de 4 milliards d'euros provenant de cette vente, mais le dernier versement correspondant sera effectué en 2008.

Il manque à l'AFITF 10,5 milliards d'ici la fin 2012 pour faire face à ses engagements (21,5 milliards) hors Grenelle de l'environnement (et, bien sûr, projet ALTRO). Elle pourrait bénéficier de la future redevance poids lourds évoquée lors du Grenelle, qui pourrait rapporter un milliard par an à partir de 2010.

Patrick Bernasconi, président de la Fédération Nationale des Travaux Publics, propose de donner à l'AFITF le statut d'Établissement Public Industriel et Commercial (comme la SNCF, RFF, le CEA...). La FNAUT est radicalement opposée à cette perspective. L'AFITF doit rester un simple outil technique de gestion de flux financiers : si elle était autonome par rapport à l'État, elle n'aurait aucune légitimité à arbitrer entre des dépenses concernant des modes de transports différents.

TVR : le suspense

Dans notre dernier numéro, nous avons commenté l'avenir du TVR de Caen. Un article récent de Ville et Transports (28-11-07) confirme les difficultés posées par le TVR : l'exploitant doit le doubler par des bus aux heures de pointe en raison de la trop faible capacité des 24 rames en circulation, et il aurait besoin de rames supplémentaires pour répondre à la demande et prolonger l'unique ligne existante, voire créer une deuxième ligne.

Bombardier ayant fait savoir de manière inattendue qu'il pouvait proposer un matériel TVR modernisé, toutes les hypothèses sont envisagées par les élus : TVR, bus en site propre, tramway classique. Une belle pagaille !

Selon Sylvie Morin-Mouchenotte, présidente du syndicat mixte des transports de Caen, "nous aurions dû nous interroger il y a 15 ans sur le risque d'avoir un système unique au monde"... et écouter la FNAUT.

Actions en régions

Centre

● L'association Mardiéval, membre de la FNAUT, et 5 autres associations opposées au grand contournement autoroutier d'Orléans (300 km), fortes des 13 000 signatures recueillies, ont alerté le Parlement européen sur les risques environnementaux du projet (qui comprend 3 nouveaux ponts sur la Loire sur une distance de 50 km). Elles ont obtenu que trois députés mandatés par la commission des pétitions viennent enquêter sur place sur la compatibilité du projet avec les directives européennes sur l'environnement dans une zone classée Natura 2000 et inscrite au patrimoine mondial de l'humanité.

Champagne-Ardenne

● L'APUTCRE de Reims a recueilli plus de 200 signatures d'usagers réclamant un TGV supplémentaire Paris-Reims vers 18h30, aucune liaison n'étant offerte aux navetteurs entre 17h27 et 18h57 alors qu'en sens inverse, il existe 4 trains entre 6h45 et 8h15. Il est inadmissible que la SNCF refuse d'agir avant la fin 2008, c'est un refus de vente : elle a seulement avancé le train de 18h57 de 30 mn, ce qui pénalise les Ardennais.

L'APUTCRE a obtenu que les abonnés "e-forfait" disposent de l'accès dernière minute accordé aux usagers Pro, et réclame l'extension de l'e-forfait aux navetteurs se rendant à Roissy, Marne la Vallée et Massy.

L'association a remis aux autorités concernées une étude détaillée des conditions de desserte de la gare Champagne-Ardenne-TGV, dénonçant l'inadéquation totale de la desserte actuelle par bus et proposant des améliorations aux horaires des navettes TER avec la gare centrale. Elle est intervenue à nouveau auprès du Conseil Régional pour demander la remise en service du raccordement de Saint Hilaire au Temple, et la réouverture d'une liaison Reims-Verdun.

Ile de France

● L'AUT-Ile de France a fait un bilan sévère de la mise en œuvre du Plan de Déplacements de l'Ile de France (PDUIF) adopté en 2000 et qui avait défini 143 pôles (gares, stations de métro, aéroports) et 152 axes (lignes de bus, routes nationales).

- Seuls deux pôles ont été aménagés comme prévu (Sartrouville et Chaville-Vélizy) et 20 sont en travaux.

- Les procédures de financements croisés et les études faisant intervenir de nombreux maîtres d'ouvrage sont lourdes ; certaines études initiales n'ont pas

été assez approfondies, les travaux sont mal préparés et confiés à des intervenants trop nombreux.

- Les axes ont encore moins de succès que les pôles : une dizaine seulement est aménagée (surtout à Paris), une vingtaine est en travaux.

- En banlieue, les projets de couloirs réservés sont englués dans les arbitrages locaux : même si le maître d'ouvrage est un département ou une DDE, la simple suppression d'une place de parking peut tout bloquer.

- Quant aux Plans Locaux de Déplacements (PLD) placés sous la responsabilité des intercommunalités, 6 ont été approuvés et 16 sont à l'étude mais il n'existe pas de crédits spécifiques pour leur réalisation.

● L'AUT-Ile de France réclame que les compétences du Syndicat des Transports d'Ile de France (STIF) soient élargies aux taxis et aux transports scolaires par autocar.

L'association a demandé à l'Etat de financer comme prévu en 2007 les tramways Chatillon-Viroflay et Villejuif-Athis. Elle déplore que le découpage des projets en "tranches fonctionnelles" entraîne des pertes de temps et d'argent public.

Rhône-Alpes

● L'ADTC de la région grenobloise et la FRAPNA-Isère ont déposé un recours contre le PDU de l'agglomération grenobloise qui reprend le projet aberrant de rocade nord.

● Le SCUA d'Annecy, les Amis du Train 74 et l'AGFUT s'inquiètent de la congestion croissante du réseau routier haut-savoyard. Ils réclament l'amélioration de la liaison ferroviaire Annecy-Genève, le développement du réseau d'autocars départementaux en coordination avec le rail et un large affichage des horaires, l'organisation du covoiturage, un site propre pour bus entre Annecy et la Balme de Sillingy, la promotion de la gare de Pringy en gare nord d'Annecy, la construction du shunt d'Etrembières qui éviterait aux trains Paris-Saint Gervais et Annecy-Genève d'avoir à rebrousser à Annemasse.

● Les associations ACAC-73, Vivre en Maurienne, Réagir et ARSMB ont réaffirmé leur opposition au percement d'une galerie de sécurité de 8 m de diamètre au tunnel routier du Fréjus. Cette galerie serait aisément transformable en un deuxième tube de circulation, le trafic attiré renforcerait la pollution des vallées alpines, rendrait inéluctable un contournement autoroutier de Chambéry et dérentabiliserait le projet Lyon-Turin.

Activités de la FNAUT

● La FNAUT et plusieurs autres associations de consommateurs ont écrit au Chef de l'Etat pour dénoncer les propositions de la commission Attali, qui remettent en cause les conclusions du Grenelle de l'environnement.

● Jean Sivardière a participé à une table-ronde sur "les régions à l'écoute des voyageurs de demain" lors du congrès de l'Association des Régions de France qui s'est tenu à Strasbourg. Il est intervenu lors de la conférence départementale des transports de l'Isère, consacrée à l'innovation. Il a été auditionné par la commission Transports de Chambéry Métropole sur la coordination des autorités organisatrices de transports.

● La FNAUT a déposé un recours devant le Conseil d'Etat contre l'absence de représentant des voyageurs au conseil d'administration de RFF.

● Régis Bergounhou et Marc Pélissier ont rencontré le groupe des députés PC-MRG-Verts au sujet du budget 2008 des Transports.

Nominations dans les CESR

Plusieurs militants de la FNAUT ont été nommés membres d'un conseil économique et social régional :

- Gérard Pétin (région Centre) ;
- Georges d'Achon (Ch-Ardenne) ;
- Alain Vignale (Haute Normandie) ;
- Claude Jullien (PACA).

Les droits des voyageurs

Divers textes sur les droits des voyageurs publiés dans FNAUT Infos ont été rassemblés en un recueil de 32 pages qui peut être commandé au siège de la FNAUT (5 euros port compris, paiement en timbres si possible).

Rue de l'Avenir

"Aménagements et bonnes pratiques pour une ville plus sûre et plus agréable à vivre" : ce remarquable livret, publié par l'association Rue de l'Avenir (34 rue de l'Eglise, 75015 Paris) à l'occasion de son 20ème anniversaire, fait suite à une précédente publication ("la rue dans le code de la route") et présente de manière pédagogique un ensemble d'aménagements susceptibles de modérer la vitesse de la circulation urbaine. Il est téléchargeable gratuitement sur le site internet : www.ruedelavenir.com.

fnaut infos- Bulletin mensuel d'information

Directeur de publication : Jean Sivardière
CPPAP n° 0908 G 88319 - Dépôt légal n° 161
ISSN 0983-172 X - Tirage : 1500 ex.
Imprimerie : Bedi - Sipap, 86000 Poitiers

Abonnement 10 numéros : Individuels : 15 €
Administrations, sociétés, organismes, Etranger : 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

Et le pétrole ? Et la dette ?

Curieusement, alors que le danger climatique a été longuement analysé lors du Grenelle de l'environnement (chaque rapport des experts du GIEC est plus alarmiste que le précédent), les risques économiques liés à la dépendance pétrolière et à l'endettement de notre pays n'ont guère été évoqués.

Mais le prix du baril s'est à nouveau envolé pour atteindre les 100 dollars le baril, évolution que l'appréciation de l'euro par rapport au dollar n'a que partiellement compensée. Et les experts de l'Energy Watch Group, qui ne sont pas des collégiens, ont publié une étude selon laquelle la moitié des réserves pétrolières de la planète seraient déjà épuisées. Trop alarmistes ? Même si le fameux "pic de Hubbert" n'intervient que dans dix ou vingt ans, cet avertissement conserve toute sa valeur.

Quant au lourd endettement de notre pays (66% du PIB), que nos descendants devront assumer, il ne préoccupe pas grand monde : à grands coups de traits sur la carte, on envisage allègrement une multitude d'infrastructures de transport - autoroutes et rocade urbaines, aéroports, canal à grand gabarit - sans réflexion sur leur véritable utilité et leur degré d'urgence.

Paraphrasant l'ancien ministre des finances Antoine Pinay qui parlait, lui, de l'inflation, on peut dire que "l'endettement, c'est faire des investissements inutiles avec de l'argent qu'on n'a pas".

A l'inverse, Jacques Attali affirme aujourd'hui dans son rapport : "qu'est-ce que la bonne dette ? c'est l'investissement qui prépare l'avenir".

Climat, pétrole, dette publique : il est grand temps de prendre en compte ces lourdes contraintes et d'accentuer les orientations dessinées lors du Grenelle.

Les projets autoroutiers et aéroportuaires doivent être abandonnés. Des projets a priori plus vertueux, canal Seine Nord ou LGV d'intérêt douteux, doivent être mis de côté. Les modes alternatifs à la route et à l'avion doivent être développés de manière accélérée. L'étalement urbain doit être combattu autrement que par des discours. Enfin, quoi qu'en pensent des associations de consommateurs telles que l'UFC ou la CLCV, l'introduction d'une écotaxation des carburants est urgente.

Jean Sivardière

Transport aérien : comment réduire les nuisances autour de Roissy ?

A l'occasion de la publication d'un rapport commandé par les Amis de la Terre, la FNAUT et France Nature Environnement, la FNAUT précise ses analyses et ses propositions permettant de maîtriser la croissance folle du transport aérien et de répondre ainsi aux préoccupations des riverains de Roissy. La construction d'un troisième aéroport dans le Bassin parisien serait inutile et ruineuse, et un report massif du trafic sur les aéroports de province est un objectif illusoire. Il faut agir sur les causes et non sur les effets, c'est-à-dire réglementer l'attribution des sillons horaires pour augmenter l'emport, introduire une taxation écologique du transport aérien et accélérer le transfert du trafic sur le TGV.



Photo : M. Sliwinski

Lors du lamentable débat "DUC-SAI" sur le projet de troisième aéroport dans le bassin parisien organisé en 2001 par le gouvernement Jospin, la FNAUT, les Amis de la Terre et FNE avaient obtenu in extremis une contre-expertise dont le premier volet, financé par la Direction Générale de l'Aviation Civile et l'ADEME, avait été réalisé par le cabinet britannique MVA (FNAUT Infos n°94 et 102). Cette étude avait mis en avant un ensemble d'arguments démontrant l'inutilité du projet, sans pour autant remettre en cause les perspectives de croissance forte des trafics.

Déclaré "inéluçtable" par la gauche, qui avait de nombreux élus autour de Roissy, mais devenu "inopportun" aux yeux de la droite, qui avait de nombreux élus autour des sites proposés pour le nouvel aéroport, le projet de troisième aéroport fut finalement reporté par le gouvernement Raffarin.

La FNAUT a cependant poursuivi ses réflexions sur la politique aéroportuaire de

la France. Elle a suscité une nouvelle étude, financée par l'ADEME, portant sur la concurrence avion-TGV : le rapport Mathieu-Pavaux, complété par une réflexion d'Yves Egal sur l'avion et l'environnement, a enrichi et renforcé l'argumentation et les conclusions du cabinet MVA (FNAUT-Infos n°110, 114, 120, 129, 135, 141).

La situation à Roissy

Depuis 2001, une importante réorganisation des couloirs aériens d'accès à Roissy a permis de réduire les nuisances pour un nombre de riverains bien plus élevé que celui des riverains pour lesquels elles ont augmenté.

Pour compenser le report du troisième aéroport, le gouvernement Raffarin a également pris des mesures incitatives visant à limiter sérieusement le nombre des vols de nuit : augmentation de la taxe sur le bruit, pressions sur la Poste et sur l'intégrateur Fedex.

Très récemment, un plan de lutte contre le bruit des avions et d'insonorisation des logements exposés a été annoncé par le gouvernement (voir encadré). Mais il n'y a pas de couvre-feu à Roissy et, pour l'essentiel, les recommandations du rapport de François-Michel Gonnot, député UMP de l'Oise (2004), restent ignorées.

Ni Aéroports de Paris ni les grandes compagnies aériennes n'ont modifié fondamentalement leurs pratiques : en deux ans (2005-2006), le trafic d'Air France-KLM à Roissy a augmenté de 14%. Par ailleurs, les compagnies à bas coûts ont développé leurs activités de manière inattendue : Ryanair monopolise l'aéroport de Beauvais, et Easyjet est la deuxième compagnie aérienne présente à Roissy et Orly.

3 millions de franciliens subissent les nuisances aériennes. Le bruit autour de Roissy est particulièrement inacceptable, surtout en soirée et la nuit : on y décompte plus de 160 vols entre 22h et 6h, dont plus de 60 entre 0h et 5h ; à minuit, le niveau de bruit peut atteindre 70 décibels. 628 000 habitants sont directement concernés par le Plan d'Exposition au Bruit de Roissy. D'autre part, l'aéroport émet autant de polluants chimiques que le périphérique parisien.

Les riverains de Roissy sont donc légitimement inquiets de la dégradation de leur environnement, mais ils ont été mal défendus par leurs associations et leurs élus qui, pour la plupart, se sont entêtés à revendiquer rituellement et stérilement un nouvel aéroport dont on ne sait ni où l'implanter ni comment le financer. Se focaliser sur le traitement des nuisances locales tout en cherchant à les renvoyer sur d'autres sites ne suffit pas, c'est à la croissance indéfinie du transport aérien qu'il faut s'attaquer.

D'où l'intérêt du deuxième volet de la contre-expertise DUCSAI, finalisée par Anne Gellé, coordinatrice du rapport, et Hubert Rouaud, tous deux membres des Amis de la Terre, et Yves Egal, à la suite d'une étude préliminaire réalisée par le cabinet Cosynergie.

Créneaux horaires

L'attribution des créneaux aériens est régie par un règlement de la Commission européenne de 2004. Contrairement aux sillons ferroviaires (dont l'attribution, actuellement effectuée par RFF, va être prochainement contrôlée par une autorité indépendante), ils ne se vendent pas : en France, ils sont attribués par la COHOR (association pour la coordination des horaires), qui regroupe les compagnies aériennes françaises et quelques aéroports, et dont l'indépendance vis-à-vis d'Air France est contestée (Easyjet a intenté une action en justice contre la COHOR en 2004).

Un triple constat

Très bien documenté, riche en propositions, le rapport Gellé-Rouaud-Egal est basé sur un triple constat.

1 - L'implantation à Roissy d'Air France et de Fedex, qui ont tout intérêt à y rester (c'est aussi l'intérêt d'Aéroports de Paris), implique que le trafic continuera à s'y développer en l'absence de contrainte extérieure.

Roissy (4 pistes) dispose en effet d'importantes réserves de capacité, on vient d'y ouvrir une nouvelle aérogare S3 en attendant S4 et un terminal régional (Londres-Heathrow dispose de deux pistes pour un trafic annuel de 480 000 mouvements, une 3ème piste permettra de passer à 700 000 mouvements).

Le trafic de Roissy augmente plus vite que les prévisions, dans un contexte où la concurrence entre grands aéroports européens et entre compagnies aériennes s'exacerbe et provoque la concentration des gros opérateurs sur quelques sites et la multiplication des vols à faible emport pour le rabattement et la diffusion du trafic.

2 - Rien ne prouve que la hausse du prix du pétrole affecterait fondamentalement la croissance du transport aérien. Certes aucun carburant de substitution n'est encore au point. Mais le prix du carburant ne représente que 20 à 30% du prix du billet d'avion : un doublement du prix du pétrole ne serait donc pas insupportable pour la clientèle.

3 - Le transport aérien est responsable de 3% des émissions de gaz à effet de serre, qui ont augmenté de 87% depuis 1990. Son impact réel, prenant en compte ses effets sur la haute atmosphère (émission de vapeur d'eau), est deux à trois fois supérieur. L'importance de cette contribution au changement climatique étant aujourd'hui mieux connue, on doit admettre explicitement que le transport aérien ne peut plus être dispensé d'une écotaxe.

Il faut donc agir de manière volontariste pour que les riverains de Roissy les plus gênés par les nuisances puissent retrouver des conditions de vie acceptables. Mais il n'y a pas de remède miracle : aucune mesure isolée ne permettra d'atteindre cet objectif, c'est donc une panoplie de mesures complémentaires que propose le rapport (voir encadré page 3).

Le rapport laisse judicieusement de côté les évolutions technologiques : un concept d'avion en forme d'aile delta, qui consommerait 25% de carburant en moins et serait moins bruyant, a été présenté récemment, mais on nous le promet pour... 2030, si tout va bien.

Les aéroports parisiens

La capacité maximale de Roissy est de 900 000 mouvements par an. Le trafic a été de 530 000 mouvements en 2006, c'est-à-dire 1430 vols quotidiens en moyenne, soit 56 millions de passagers (l'emport moyen d'un avion à Roissy est de 106 passagers). Il pourrait dépasser 750 000 mouvements en 2020. A Orly, la capacité est limitée par un arrêté ministériel à 250 000 mouvements par an, ce qui correspond environ à 26 millions de passagers. Le trafic pourrait atteindre 30, voire 35 millions de passagers avec un emport plus élevé. Le trafic est plus faible au Bourget, premier aéroport d'affaires en Europe.

Trafic aérien en hausse

PASSAGERS

- Trafic national total : + 5,1% en 2006
- trafic intérieur : +2,3%
- trafic international : +6,8%
- (dont trafic bas-coût : +31%)
- Trafic total de Roissy : +5,7%
- trafic intérieur : +4,9%
- trafic international : +5,8%
- part du trafic international : 90%
- part du trafic bas-coût : 6%
- Trafic total d'Orly : +3,1%
- trafic intérieur : +0,4%
- trafic international : +7,6%
- part du trafic international : 39%
- part du trafic bas-coût : 12%
- Trafic total en province : +5,5%
- trafic intérieur : +2,9%
- trafic international : +8,4%
- part du trafic international : 48%
- part du trafic bas-coût : 22%

FRET

- Roissy : +6,4%
- (le trafic d'Orly est très faible)
- Aéroports de province : +2,2%

Un plan contre le bruit

En décembre 2007, Nathalie Kosciusko-Morizet, secrétaire d'Etat à l'écologie, a annoncé un plan contre les nuisances aériennes qui va entrer progressivement en vigueur.

- La taxe sur le bruit, mise en place en 2005 sur les dix plus grands aéroports français, est doublée dès 2008. Elle rapportera 50 millions d'euros par an et permettra d'insonoriser 7000 logements très exposés au bruit (mais on ne pourra insonoriser les jardins). La surtaxe sur les mouvements de soirée (18h-22h) est renforcée : elle va passer de 1000 euros à 4400 pour un Boeing 747 à Orly.

- L'altitude des vols d'arrivée est relevée de 300 m, la puissance sonore reçue au sol dans un rayon de 10 km autour d'un aéroport sera ainsi diminuée de moitié. L'atterrissage devra se faire en descente continue, sans palier, ce qui limitera à la fois consommation de carburant et le bruit émis.

Les propositions du rapport

1 - Toutes les données permettant de mieux analyser les flux de passagers (origine, destination, correspondances) et d'imaginer des alternatives au fonctionnement en hub (centre de correspondance) doivent être publiées par les compagnies aériennes : elles sont aujourd'hui dispersées et couvertes par le secret commercial.

2 - Afin de décharger Roissy, certaines liaisons internationales de point à point (sans passage par un hub) peuvent être décentralisées sur Orly et sur des aéroports de province tels que Nice, Marseille, Toulouse ou Nantes. On observe déjà un développement des relations entre aéroports de province et étranger. Le rôle croissant des compagnies à bas coût contribue à remettre en cause la domination du hub de Roissy.

3 - On peut augmenter l'emport des vols à Orly pour limiter les nuisances à trafic égal, en réduisant le nombre des navettes avec Nice, Marseille, Toulouse et en remettant en cause les 13 liaisons dites "d'obligation de service public" les moins utilisées. Il serait alors possible de reporter des vols internationaux de Roissy sur Orly.

4 - Il faut reporter sur le TGV l'essentiel du trafic court et moyen-courrier.

5 - Pour le fret, on peut : assurer le transport du fret local à partir d'aéroports de province ; renchérir le prix du transport de fret utilisant les créneaux de nuit ; développer le TGV-fret et les liaisons ferrées susceptibles de capter le fret avionné ; mieux coordonner Roissy et Orly ; desservir Vatry par une antenne de la LGV Est.

6 - Dans le cadre européen, il faut agir sur la taxation du kérosène, généraliser les quotas d'émissions de gaz à effet de serre sur les vols européens, réglementer l'attribution des créneaux horaires, modifier les règles de financement des aéroports régionaux.

7 - Il faut revoir la prise en compte des nuisances du transport aérien et renforcer les pouvoirs de l'Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aéroportuaires (ACNUSA).

8 - Toutes les constructions concourant à augmenter les capacités aéroportuaires (pistes et aérogares) doivent faire l'objet d'enquêtes publiques (dans l'état actuel de la législation, cela n'a pas été le cas des nouvelles aérogares de Roissy, S3 et régionale).

9 - Il faut fixer une limite au trafic de Roissy : 660 000 mouvements et 75 millions de passagers en 2020, soit une croissance de 2% par an au lieu de 5%. Les riverains se sont insurgés contre cette conclusion, mais un tel résultat serait pourtant remarquable.

Le point de vue de la FNAUT

Le rapport Gellé-Rouaud-Egal n'engage pas la FNAUT, qui en tire les conclusions suivantes.

1 - La construction d'un troisième aéroport international dans le Bassin parisien ne servirait à rien. En effet :

- Roissy restera l'aéroport privilégié d'Air France, qui y a établi son centre de correspondance et entend bien le développer car il assure sa prospérité ;

- de même, Fedex bénéficie à Roissy d'une position privilégiée à laquelle il n'est pas près de renoncer.

Un nouvel aéroport ne limiterait donc pas la croissance de Roissy mais induirait un trafic nouveau (à Londres, le nouvel aéroport de Stansted a accueilli du trafic alors même que celui d'Heathrow augmentait le sien).

2 - Comme l'indique le rapport, le report sur Orly de certains vols long-courriers vers le sud est possible : il raccourcirait un peu leur longueur et limiterait les déplacements de voyageurs et de fret en région parisienne.

Par contre, un report massif du trafic passagers ou fret de Roissy sur les aéroports de province, défendu par les Amis de la Terre, est à notre avis illusoire. Les possibilités évoquées par le rapport sont largement surestimées : si un tel report est théoriquement possible (par exemple des vols pour l'Afrique depuis Marseille), comment le faire accepter par les passagers franciliens et par les riverains des aéroports de province ?

Le trafic international se développe rapidement depuis la province, mais le passage par Paris est déjà minoritaire : il s'agit surtout de relations intra-européennes directes (par exemple Marseille-Londres) ou touristiques moyen-courrier (à l'été 2007, Nantes offrait 65 relations directes vers l'Espagne, le Maghreb, Chypre, ...). Ce phénomène ne s'est accompagné d'aucun ralentissement de la croissance du trafic parisien.

D'autre part, le potentiel de trafic est trop faible en province pour justifier des dessertes intercontinentales fréquentes : aucun aéroport, comme l'indique le rapport, ne peut y jouer le rôle de Munich en Allemagne ou de Manchester en Grande Bretagne : Nice est saturé, Lyon est trop proche de Paris et concurrencé par Genève (une relation directe Lyon-New York, qui a déjà échoué deux fois, va être relancée en 2008).

Enfin *la perspective d'un report du trafic parisien sert à justifier la construction de nouveaux aéroports de province (Notre Dame des Landes).*

Quant au fret, les aéroports de Châteauroux et surtout Vatry ont un avenir limité car 60% du fret qui transite par

Roissy est transporté dans les soutes des gros avions de ligne.

3 - La FNAUT est donc opposée à une dispersion, à une répartition plus ou moins équitable des nuisances aériennes sur le territoire. Mieux vaut :

- les traiter sur place en les taxant plus fortement, en particulier les nuisances sonores nocturnes ;

- et surtout chercher à réduire l'ensemble du trafic aérien.

Outre l'arrêt de l'extension des capacités aéroportuaires, il est particulièrement intéressant de mieux utiliser les créneaux horaires en imposant, par voie réglementaire ou en jouant sur la tarification, une augmentation de l'emport des avions (qui est de 106 à Roissy, 112 à Orly et 140 à Heathrow) et réduire ainsi le rôle des "navettes" Orly-province et des liaisons OSP (voir encadré).

4 - Une écotaxe internalisant les coûts externes renchérirait le coût du transport aérien (de 2,5 euros par passager domestique, si on applique les évaluations du rapport Boiteux 2) et pourrait induire un report sur le TGV d'un million de passagers en plus des 17 millions alors envisagés suite à la future extension du réseau TGV, selon le rapport Guyard (DGAC, 2004).

5 - Dans cette attente, la démarche la plus efficace, un peu sous-estimée par le rapport, consiste à reporter le maximum de trafic sur le rail. Il s'agit :

- d'étendre le réseau TGV vers Rennes, Bordeaux, Toulouse et Nice, de moderniser enfin Massy-Valenton puis de construire le barreau sud francilien pour faciliter la circulation des TGV passe-Paris et l'accès à Roissy et Orly depuis l'Ouest et le Sud-Ouest ;

- de mieux utiliser le réseau existant en renforçant les dessertes TGV de Paris, d'Orly et Roissy pour le pré- et post-acheminement ferroviaire des passagers aériens.

Le TGV de nuit pourrait dès aujourd'hui constituer une alternative attractive à l'avion sur certains itinéraires car le réseau TGV s'est développé en France et chez nos voisins. La Poste et Carex ont des projets prometteurs de gares fret à Roissy et de TGV cargo, qui permettraient aussi d'absorber de nombreux vols intra-européens nocturnes.

Ces perspectives impliquent aussi le renforcement de la capacité de la LGV Sud-Est de Paris à Pailly (voire son doublement), et des gares parisiennes.

Suite au Grenelle de l'environnement, l'extension du réseau TGV pourrait être accélérée, mais le problème du financement n'est pas encore résolu.

Une écopastille trop douce

Première mesure issue du Grenelle de l'environnement, mais sans la moindre concertation avec les associations, l'écopastille est décevante.

Le bonus accordé par l'Etat pour l'achat d'un véhicule neuf émettant moins de 130 g de CO₂/km sera compris entre 200 et 1000 euros, avec une prime à la casse de 300 euros pour les véhicules de plus de 15 ans. Le malus concernera les véhicules neufs émettant plus de 160 g de CO₂/km et sera compris entre 200 et 2600 euros.

- Les seuils sont trop élevés, la bonne plage de neutralité était de 120-140 g.

- Le montant du malus ne sera dissuasif ni pour les riches acheteurs de grosses berlines et de 4*4, ni pour les acheteurs plus modestes de véhicules "moyennement" polluants.

- Le dispositif ne joue qu'à l'achat, il n'a pas été annualisé (le gouvernement a annoncé qu'il le serait). Il ne pourra donc constituer un signal-prix continu pendant toute la durée de vie du véhicule, y compris en cas de revente.

- Enfin le dispositif est globalement neutre fiscalement, il ne dégage donc aucune ressource nouvelle pour le financement des modes économes en pétrole et faiblement émetteurs de CO₂.

Révolution ?

Le 25 octobre 2007, dans son discours clôturant le Grenelle de l'environnement, le chef de l'Etat déclarait : "nous allons renverser la charge de la preuve. Ce ne sera plus aux solutions écologiques de prouver leur intérêt, ce sera aux projets non écologiques de prouver qu'il n'était pas possible de faire autrement. Les décisions dites non écologiques devront être motivées et justifiées comme ultime et dernier recours. C'est une révolution dans la méthode de gouvernance de notre pays et nous allons appliquer immédiatement ce principe à la politique des transports".

Le Premier ministre aurait dû relire cette belle déclaration avant de confirmer la construction de l'autoroute A45 Lyon-Saint Etienne et celle de l'aéroport de Notre Dame des Landes, au lieu de céder aux pressions de Jean-Marc Ayrault, député-maire PS de Nantes.

Montluçon-Ussel

Les trains directs Paris-Ussel sont supprimés depuis le 1er janvier et l'ensemble du trafic sera suspendu le 1er mars sur la ligne Montluçon-Eygurande-(Ussel) (46 km) comme il l'a été fin 2007 sur la ligne Montluçon-Clermont par Volvic. Le directeur régional SNCF de Limoges a justifié sa décision par le coût de régénération de la ligne, soit 0,6 à 1 million d'euros par km.

Ligne abandonnée

Ce texte a été écrit avant l'annonce de la cessation du trafic sur la ligne Montluçon-Eygurande-(Ussel) faute d'entretien.

Cette ligne dessert l'est creusois et les Combrailles, elle donne accès à Paris par Montluçon et au sud par Ussel et Brive. Les temps de parcours permettent de concurrencer la route, dont le profil est difficile et, avec un entretien normal, le train circule en toute saison.

Or la desserte n'a cessé de se dégrader au fil des années. Une partie des circulations, transférées sur route pour permettre l'acheminement des matériaux nécessaires à la construction de l'autoroute A89, n'a pas été rétablie. Les horaires ne correspondent aux besoins ni pour les déplacements domicile-travail, ni pour les déplacements à longue distance, notamment vers Paris. Les transports terminaux ne sont pas assurés car il n'existe pas de service de transport à la demande.

Aucune des multiples suggestions de la FNAUT au Conseil régional du Limousin n'a abouti, celles qui concernaient les aménagements horaires ne coûtaient pourtant pas un sou. Suite au mauvais entretien de la voie, les trains ont été ralentis. Ainsi le trajet entre Evaux-les-Bains et Montluçon se faisait en 25 mn, il en faut le double aujourd'hui. Comment ne pas comprendre la colère manifestée régulièrement par les usagers, qui voient la modernisation ailleurs et le recul ici ?

On parle de nouveaux ralentissements et il n'est pas question d'effectuer les travaux d'entretien nécessaires. Pourtant la suppression de ces ralentissements ne coûterait que le prix d'un km de LGV, et la remise à niveau de la voie reviendrait moins cher que la pré-étude du barreau Limoges-Poitiers qui a bien peu de chances de voir le jour.

Certes la ligne est peu fréquentée (c'est la seule du Limousin sur laquelle le trafic TER ne progresse pas). Mais tout a été fait pour qu'il en soit ainsi : les voyageurs à destination de La Bourboule et du Mont Dore doivent passer par Clermont depuis la suppression des trains directs en provenance de Paris, et ceux en direction d'Ussel doivent passer par Limoges. Le trafic de fret, notamment celui du bois, a été abandonné : il se reporte sur la route, dont le contribuable creusois doit payer les réparations. Pourtant cette ligne a un avenir, avec la hausse du prix des carburants et le vieillissement de la population. Encore faudrait-il qu'une concertation s'établisse entre les deux régions et les trois départements qu'elle traverse, et la SNCF de Clermont qui l'exploite.

*Jean-Louis Camus,
représentant de la FNAUT en Limousin*

Liaisons d'obligation de service public (OSP)

Une suggestion originale et très judicieuse du rapport Gellé-Rouaud-Egal consiste à assainir le réseau des 20 liaisons aériennes province-Orly dites "d'obligation de service public", assurées par de petites compagnies (Aérocondor, AirLinnair, Twinjet, Brit'Air, Hex'Air) ou parfois même AirFrance, et financées, jusqu'à 80%, par le FIATA (fond d'intervention pour les aéroports et le transport aérien). Le rapport propose de supprimer les 13 liaisons les moins utilisées (moins de 50 passagers par vol), dont la clientèle n'est constituée que de quelques élus et notables locaux jouissant ainsi d'un privilège inadmissible.

Ces liaisons occupent 20 000 créneaux horaires par an à Orly, soit 8% de la capacité de l'aéroport ! En voici la liste avec le nombre moyen de passagers par vol : Agen (10), Annecy (32), Aurillac (16), Béziers (23), Brive (23), Castres (18), Cherbourg (6), Lannion (35), Le Puy (8), Limoges (26), Metz-Nancy (35), Rodez (44), Saint-Etienne (4). La liaison Agen-Orly a été arrêtée en avril 2007, mais l'aéroport tente de la relancer ; supprimée fin juin 2006, la liaison Epinal-Orly avait transporté 5 passagers par vol en 2004 et 2005, et seulement 3 début 2006.

La suppression des 13 liaisons fournirait des créneaux pour des liaisons ayant un emport moyen de 120, la fréquentation d'Orly pourrait ainsi augmenter de 2 millions de passagers par an sans nuisances supplémentaires.

Recul à Bruxelles

L'Union Européenne se préoccupe de longue date de la congestion des grands aéroports. La libéralisation du transport aérien est complète depuis 1992 mais la propriété des créneaux horaires est restée fondée largement sur les droits historiques des compagnies aériennes ("droits du grand père").

En 2001, la Commission a préconisé un mode d'attribution des créneaux plus conforme au respect de la concurrence et une prise en compte des paramètres environnementaux, et proposé que les demandes de créneaux ne soient pas considérées comme prioritaires si un autre moyen de transport (en pratique, le train) assure la liaison de manière satisfaisante.

Cette proposition judicieuse a finalement été écartée. Sa version 2004 évoque seulement la nécessité de tenir compte, dans l'attribution des créneaux, "de l'existence de services adéquats de qualité satisfaisante assurés par d'autres modes de transport" : la notion de demande non prioritaire a disparu.

Sortir du blocage

Une mobilisation en faveur du projet existe. Les régions intéressées ont leur propre association de lobbying, appelée Interconnexion Sud. Pour toucher un public plus large, les partisans du projet doivent absolument s'unir, or plusieurs associations se connaissent à peine alors qu'elles se battent pour la même cause. Afin de renverser le rapport de force, il convient aussi et surtout d'ouvrir un dialogue avec les riverains. Il faut comprendre leur crainte et la prendre en compte. Et l'information doit mieux circuler, notamment entre les associations de riverains et d'usagers.

Ces démarches devraient permettre de dégager un compromis gagnant-gagnant. Les partisans du projet doivent se montrer plus pédagogues, et ses adversaires moins démagogues. L'intérêt du projet étant indéniable, il faut trouver ensemble des solutions techniques économiquement et écologiquement réalistes. Ne peut-on envisager des murs anti-bruit végétalisés ou transparents ? Et si les coûts devaient se révéler bien supérieurs à ceux prévus initialement, les régions hors Ile-de-France qui bénéficieraient de l'amélioration des circulations et ne subiraient aucun inconvénient ne pourraient-elles payer une part des surcoûts nécessaires pour la protection des riverains ? Parallèlement, l'Etat doit accélérer le projet de barreau sud. Or les études de faisabilité, décidées fin 2003, n'ont commencé qu'en 2007 ; le débat public est prévu fin 2010. Il est temps que l'Etat et la région Ile de France cessent cette course de lenteur pour les projets ferroviaires.

Le barreau sud

Régions et riverains plébiscitent le « Barreau sud » TGV, mais celui-ci est plus un complément qu'une alternative à la modernisation de Massy-Valenton : il laisserait subsister le trafic de fret, dont le bruit est le plus dérangeant, ainsi que les RER. Le projet initial, figurant au schéma directeur des LGV de 1992, passait plus au sud de Paris, à travers l'Essonne. Mais il a suscité de vives oppositions de la part des agriculteurs. Le projet actuel prévoit une ligne nouvelle quittant la LGV Atlantique au nord de Massy, desservant Orly par une gare souterraine et rejoignant la LGV sud-est à Villecresnes.

Cette ligne permettrait de désaturer Massy-Valenton en séparant le trafic TGV des trafics Transilien et fret, d'accélérer et d'intensifier les relations province-province, d'assurer l'intermodalité air-rail à Orly et de créer des relations directes et rapides Orly-Roissy. Le projet interfère aussi avec le doublement possible de la LGV Paris-Lyon.

Massy-Valenton : une course de lenteur

Nous avons évoqué, dans FNAUT Infos n°152, les tribulations du projet de modernisation de la ligne Massy-Valenton. Ce tronçon (19 km) de la Grande Ceinture de Paris emprunté par le RER C, des trains de fret et des TGV province-province est saturé alors que l'intensification des trois trafics est nécessaire.

Ce goulet d'étranglement est le maillon faible du réseau TGV. C'est pourquoi plusieurs régions (surtout Bretagne, Pays de la Loire et Centre), désireuses de meilleures liaisons voyageurs et fret avec le nord, l'est et le sud-est de la France, cofinancent le projet.

Les travaux envisagés visent à résoudre les conflits de circulation dus à des croisements à niveau entre Orly et Villeneuve-le-Roi, d'une part, et entre Massy et Antony, d'autre part. Le raccordement à la gare de Massy TGV, à voie unique, sera doublé. Entre Pont de Rungis et Orly, une troisième voie sera adaptée pour être utilisée par les TGV.

Bien que son coût ne pose aucun problème (pour une fois ...), le projet est bloqué par le conflit apparu entre RFF et les riverains de la ligne. Ce conflit a été analysé de manière approfondie par Laurence Fontenard, étudiante en géopolitique, au cours d'un stage effectué à la FNAUT au cours de l'été 2007.

Une urgence ignorée

La ligne traverse une zone dense : 18 000 personnes seraient concernées, à Villeneuve-le-Roi, Orly, Wissous et Antony. Ces riverains ont le sentiment que le projet leur est imposé.

En l'absence de construction d'une portion de ligne nouvelle ou d'expropriation, une enquête publique n'était pas obligatoire, et RFF a eu une attitude perçue comme méprisante en n'assurant que le strict minimum légal en matière de protection phonique et de concertation.

Les associations de riverains ont su trouver de solides relais politiques. Ainsi le président de la région Ile-de-France, Jean-Paul Huchon, a refusé, en 2004, de signer la convention de financement du projet et demandé que l'insertion de celui-ci soit améliorée, notamment par

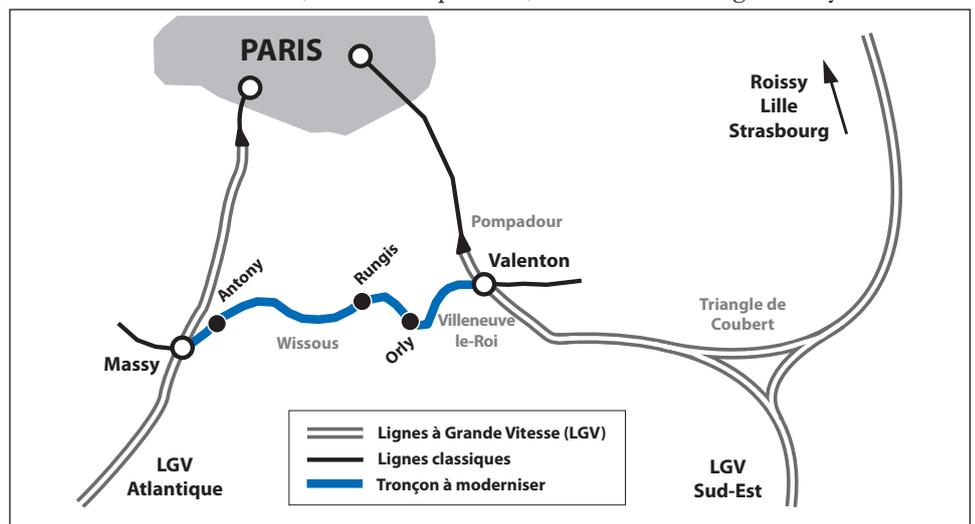
abaissement de la voie ferrée et construction de murs anti-bruit.

Malgré les propositions complémentaires présentées par RFF à l'été 2005, la région a lancé, en janvier 2007, une nouvelle étude. Par ailleurs, les élections municipales approchant, les élus des communes contestataires tendent à défendre les intérêts particuliers de leurs électeurs et non l'intérêt général. A Antony en particulier, majorité et opposition font de la surenchère. Même les travaux du secteur Villeneuve-le-Roi - Orly, où un accord a été trouvé entre RFF et les communes, ne démarrent pas : certains veulent attendre la publication de l'étude de la région, qui concerne pourtant le secteur d'Antony.

Des propos excessifs sont tenus par les opposants : la simple construction, à Villeneuve-le-Roi et à Antony, de deux sauts-de-mouton (au niveau desquels des protections phoniques s'imposent) devient une "autoroute ferroviaire" ; "on laisse à l'agonie le cadre de vie de 20 000 personnes". Selon le maire de Massy, favorable au projet, seules 10 à 15 maisons sont réellement touchées par les nuisances sonores... Les riverains exigent un enfouissement complet de la voie ferrée, ce qui obligerait à interrompre durablement le passage des trains et ferait exploser les coûts.

Mais les protections phoniques prévues, conformes à la réglementation, sont-elles vraiment insuffisantes ? Alors que les études scientifiques montrent que le bruit du train est mieux supporté que le bruit des voitures, on invoque la santé des enfants d'une école située près de la ligne : se soucie-t-on à un tel point des élèves de toutes les écoles situées sur les artères à grande circulation ?

Les opposants oublient aussi que l'amélioration du RER profitera aux habitants des communes traversées. La fréquence actuelle du RER entre Massy et Pont de Rungis n'est que de 2 trains par heure, même en pointe. En outre, il y aura en 2012 une correspondance, à Rungis, avec le tramway Villejuif - Athis-Mons, qui sera cadencé à 5 minutes. Or pour pouvoir assurer un RER tous les quarts d'heure, il faut désaturer la ligne Massy-Valenton.



Carnet du voyageur

Parcours du combattant

J'achète fin octobre, à la gare de Saint-Egrève, un billet pour le 5 novembre. Le 2 novembre, je dois annuler mon voyage. Je retourne à la même gare : elle est exceptionnellement fermée. Je me rends aussitôt à celle de Grenoble. J'y fais, avec une quarantaine de personnes, la queue 20 minutes jusqu'à l'annonce, à 11h30, d'une panne informatique qui doit durer au moins jusqu'à 14h. Un guichetier me conseille d'annuler mon billet par téléphone et m'explique la marche à suivre.

Rentré chez moi, je me précipite sur mon téléphone à fil, j'appelle le 3635 et, à l'invitation de la voix qui m'a répondu, je dis "annulation". La voix me demande de taper 1. Je tape 1. La voix me dit qu'elle n'a pas compris. Je retape 1, la voix ne comprend toujours pas et la communication s'interrompt. Je rappelle et tape 1, 6 ou 7 fois. Je recommence avec mon téléphone sans fil. Cette fois, la voix comprend et me demande ma date de départ et m'annonce enfin qu'un billet ne peut être annulé que 2 jours avant le départ prévu.

Le lendemain, je prends donc mon téléphone sans fil, compose le 3635, annonce "annulation", tape 1 puis ma date de départ. La voix me demande de taper les 9 chiffres après les lettres DV figurant en bas du billet. Puis elle me répond qu'il n'y avait pas de dossier correspondant à ce numéro, et la communication s'interrompt. Je rappelle, avec le même le résultat. Je retourne à la gare de Grenoble. J'y fait la queue 15 minutes seulement. Miracle : l'informatique fonctionne bien, et l'employée m'informe que je serai remboursé.

Jacques Villain, 38120 Saint Egrève

Usurpation d'identité

La mère d'un jeune lyonnais de 17 ans, Pierre X, recevait de Keolis-Lyon de multiples lettres exigeant qu'elle paie les PV infligés à son fils pour défaut de titre de transport. Chaque fois, elle devait répondre en recommandé avec AR et fournir des explications. Pourquoi Pierre, titulaire d'un abonnement urbain annuel, resquillerait-il ? Un PV était établi dans le métro à une heure où Pierre se trouvait en stage dans l'Ain, un autre indiquait un lieu de naissance erroné.

Manifestement un fraudeur usurpait l'identité de Pierre, et les vérificateurs de Keolis n'exigeaient pas la présentation d'une pièce d'identité, se contentant de ses déclarations orales. Sur intervention de l'association Lyon-Métro, Mme X n'a plus été importunée.

Jean-Louis La Rosa

Comités de lignes : des difficultés d'accès

Je n'ai pu assister, à mon très grand regret, à la dernière réunion du comité de ligne Poitiers-Limoges. Ne pouvant conduire la nuit, j'ai voulu m'y rendre en TER. Mais pour être à 17h à Montmorillon, il faut partir de Poitiers à 12h35. Que faire entre l'heure d'arrivée, 13h20, et 17h ? Prêt à accepter cette perte de temps, j'apprends que la réunion du comité aura lieu à 3 km de la gare (qui ne figure même pas sur le plan fourni aux participants, tant il semble évident que seule la voiture permet d'aller discuter du TER). Le dernier train pour Poitiers partant à 18h38, à quoi bon perdre une journée pour quelques minutes de présence ? Cette anecdote montre bien l'urgence d'une rénovation de la ligne, et de l'évolution des esprits vis-à-vis de la voiture.

Bernard Plichard, FNAUT Poitou-Ch.

Corail

- Pour les dessertes à longue distance hors TGV, on trouve des Corail, Corail Intercités, Corail Téo et Corail Lunéa, et même des TER Interrégionaux. Suivant les cas, la réservation est obligatoire, facultative ou impossible ...

- En juillet 2007, les trains Strasbourg-Lyon ont perdu leur appellation Grandes Lignes dans le CD-ROM "Horaires et informations" après avoir perdu leur "qualité" Corail dans l'indicateur "Horaires". Pourquoi cette modification discrète ? A l'horaire d'hiver 2008, ces trains ont subitement retrouvé le label Corail, et le rétablissement d'une restauration à bord est annoncé.

- Quand on consulte sur internet les horaires Marseille-Bordeaux du service d'hiver 2008, une sympathique figurine, Léa, indique que "Téo vient à vous avec son service de restauration ambulante : boissons chaudes et froides, sandwichs, assiette qualité traiteur, petit déjeuner". Mais quand on consulte la rubrique "détails" des différents trains, on constate que la restauration n'est proposée sur aucun des 6 trains quotidiens Marseille-Bordeaux et qu'elle ne l'est que sur un seul des 6 trains Bordeaux-Marseille. Le CD-ROM le confirme. Les fiches horaires, qui pourraient servir d'arbitre, sont introuvables hors de la ligne concernée. Pauvre Léa !

Jean Lenoir, FNAUT Paris

On pouvait se rendre de Nancy à Strasbourg par train Teoz : réservation obligatoire. Aujourd'hui, on ne peut s'y rendre que par TER : réservation impossible. Comprenez qui pourra.

Claude Pierre dit Barrois, FNAUT Lorraine

Une synthèse un peu trop synthétique

Nous avons présenté (FNAUT Infos n°158) la scandaleuse consultation sur le projet de rocade autoroutière nord de Grenoble, lancée en juillet 2007 par André Vallini, président PS du conseil général de l'Isère, avec le soutien de tous élus de l'agglomération, écologistes excepté : une parodie de démocratie, digne d'une république bananière. Rappelé à l'ordre par la Commission Nationale du Débat Public, André Vallini a d'ailleurs dû organiser une réunion publique de concertation fin août... après la consultation.

Mais on en sait plus long aujourd'hui sur ses manœuvres grâce à Yves Gimbert, président de l'Association des Usagers de la ligne Grenoble-Valence. Celui-ci a découvert que l'étude de modélisation du trafic mise à la disposition du public lors de la consultation était une version expurgée d'une étude réalisée par l'Agence d'Urbanisme de l'Agglomération Grenobloise (AURG).

L'explication de ce tour de passe-passe est donnée par André Vallini avec un cynisme désarmant : "nous avons toujours œuvré en totale transparence, nous avons diffusé une synthèse et, par définition, une synthèse est synthétique". Mais, comme par hasard, c'est le chapitre intitulé "l'attractivité de la voiture renforcée par la mise en service de la rocade", qui avait disparu !

Confirmant les craintes des adversaires de la rocade, l'AURG évoquait une saturation à 99% de la rocade dès son ouverture (on y roulerait à 30 km/h seulement), une dégradation des conditions de circulation sur les accès autoroutiers à Grenoble déjà fortement encombrés, enfin une augmentation sensible de la part modale de la voiture aux dépens des transports collectifs (le tramway perdrait 6000 voyageurs par jour et le TER 2000 voyageurs).

Ces prévisions sont évidemment en totale contradiction avec le PDU, qui vise une stabilisation du trafic routier.

Le public grenoblois, qui s'est prononcé à 83% en faveur de la rocade, a donc été trompé lors de cette consultation, pourtant saluée comme une démarche démocratique exemplaire par Michel Destot, maire PS de Grenoble. Mais les élus refusent de reconsulter la population sur la base d'une information honnête, et de présenter plusieurs scénarios alors même que l'ADTC-Grenoble vient d'élaborer un projet de PDU pour la région grenobloise sans rocade, particulièrement cohérent, moderne, imaginaire et crédible financièrement (www.adtc-grenoble.org). Les discours répétés sur le développement durable et la démocratie participative suffiront.

Jean Sivardière

Chronique du développement durable

● Le ministre algérien des Travaux Publics, Amar Ghoul, prévoit d'élargir certaines rues d'Alger "pour fluidifier la circulation automobile afin de conforter la ville comme capitale politique et économique du pays" : chaque mois, 6000 voitures sont immatriculées à Alger. Tant pis pour les façades coloniales néo-mauresques ou art déco des ex rues Michelet et d'Isly.

● Les ponts de Cheviré (ouest de Nantes) et de Saint Nazaire ne suffisent plus ! Le Conseil général de Loire Atlantique veut construire à Paimbœuf un nouveau franchissement routier de la Loire, pont ou tunnel, qui coûterait entre 520 et 790 millions d'euros, réclamé aussi par les élus vendéens pour faciliter l'accès au futur aéroport de Notre Dame des Landes. Le Conseil estime aussi nécessaire la construction de deux autres ponts en amont de Nantes, à Thouaré et Ancenis.

● Jacques Peyrat, actuel maire UMP de Nice, veut construire une nouvelle mairie en plein centre-ville, dotée d'un parking souterrain de 1500 places.

BIEN DIT

● Dominique Bussereau, secrétaire d'Etat aux Transports : "mieux vaut conserver une voie ferrée inutilisée pendant vingt ans, elle peut servir un jour" (RMC, 21-01-2008).

● Claude Jeanrenaud, professeur à l'Institut de recherches économiques de Neuchâtel : "un gros camion use la route autant que 100 000 voitures".

● Laure Tourjansky, chef du bureau des transports et infrastructures à la D4E (direction des études économiques et de l'évaluation environnementale du ministère de l'Ecologie) : "on prend mal la mesure de l'espace urbain consacré au stationnement et qui pourrait avoir d'autres utilisations. La tarification pourrait être plus fine selon les quartiers, couvrir le stationnement d'entreprises et être mieux contrôlée". Les rues sont devenues des routes, et les places des parkings.

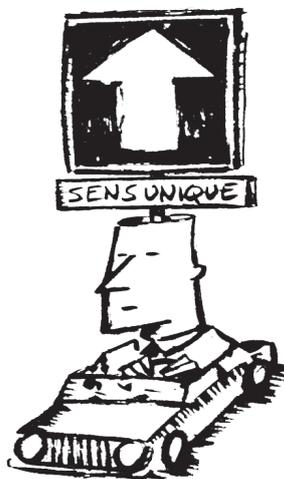
MOINS BIEN DIT

● Selon Jacques Pélissard, maire UMP de Lons-le-Saunier et président de l'association des maires de France, "les maires doivent être les pédagogues d'un nouveau comportement des citoyens". La pédagogie ne peut pas faire de mal mais elle est souvent en contradiction avec les décisions des élus. Les citoyens n'attendent pas de belles paroles mais d'abord de nouvelles politiques publiques favorisant des changements de comportement.

Bêtisier

⊗ Jean-Antoine Winghart, ancien directeur de la Société des Autoroutes Paris-Rhin-Rhône : "on ne peut aller contre la logique économique qui plébiscite la route. Construire un réseau ferré européen dédié au transport combiné est inconcevable en raison de son coût et de son efficacité douteuse. La Suisse fait exception". Oui, mais pourquoi ?

⊗ Lee Raymond, PDG du pétrolier américain Exxon Mobil : "les énergies renouvelables sont un gâchis total d'investissement. Le réchauffement climatique est une notion non scientifique propagée par des chercheurs en mal de budgets. L'âge de pierre ne s'est pas terminé par manque de pierres, l'âge du pétrole se terminera bien avant qu'il n'y ait plus de pétrole".



Une vraie innovation !

A Saint Pierre sur Dives, petite ville de 4000 habitants située en Basse Normandie, on a trouvé mieux que le tramway sur pneus : un ramassage scolaire en véhicule hippomobile est organisé depuis la fermeture d'une des deux écoles de la commune. Une calèche tirée par un jument dénommée Pola transporte les écoliers sur une distance de 2 kilomètres.

La sécurité est assurée par le cocher, un agent de police qui suit le véhicule et une assistante maternelle présente dans le véhicule. Les enfants sont enchantés, le coût est comparable à celui d'un ramassage motorisé, la commune récupère le crottin pour fumer les espaces verts. Employée polyvalente, Pola assure aussi le ramassage des déchets.

Président historien

Selon César Gallo, président de la CCI d'Annonay (07) aux connaissances historiques imprécises : "la suppression des tribunaux nous ramène au Moyen-Age, il fallait alors une journée de cheval pour aller à la préfecture".

Brèves

Pas de personnel !

Un handicapé se déplaçant en fauteuil roulant s'est vu, à deux reprises (à Saint Lazare pour un parcours de banlieue et à Paris-Lyon pour un parcours Paris-Agde), refuser l'accès au train sous prétexte qu'il n'y avait pas de personnel disponible pour assurer sa descente à la gare d'arrivée (France Inter).

Routes et environnement

Selon l'Institut Français de l'Environnement, le réseau routier français couvre 1,2% du territoire métropolitain (soit un département). 3 tonnes de granulats sont utilisées, par an et par habitant, pour la construction et l'entretien des routes (un million de kilomètres). Les travaux routiers génèrent 300 millions de tonnes de déchets par an, dont les deux tiers sont recyclés ou valorisés.

Grèves et accidents

Selon la Préfecture de Police de Paris, les grèves SNCF et RATP de novembre 2007 ont entraîné une augmentation de 70% du nombre des accidents corporels observés sur la voirie parisienne : 43 par jour en moyenne (La Vie du Rail).

Réouverture aux piétons

La RN 134, qui parcourt la vallée d'Aspe, a été coupée début janvier pendant plusieurs jours par un énorme éboulement rocheux (un éboulement moins grave avait déjà eu lieu peu auparavant). Le passage des camions par le tunnel du Somport a été interrompu. Les habitants des trois villages isolés ont pu cependant rejoindre le monde extérieur en empruntant à pied un tunnel de la ligne désaffectée Pau-Canfranc.

Loi méconnue

La récente loi Bertrand sur la continuité du service public de transport est bien mal comprise. Appelée à tort par ses adversaires "loi sur le service minimum", elle ne parle pas de service minimum et a pour objectif d'éviter un recours à cette contrainte. D'autre part, elle ne concerne pas que les grèves : elle s'applique à toutes les perturbations du service public, par exemple, dans le cas du rail, les travaux programmés sur les infrastructures, les incidents techniques et les aléas climatiques, ou tout autre cause de perturbation du service.

Argument choc

Didier Boulaud, sénateur-maire PS de Nevers, demande que la LGV Paris-Bourges-Montluçon-Lyon fasse un crochet par Nevers : selon lui, le TGV apporterait un nouveau souffle au circuit automobile de Magny-Cours.

Actions en régions

Haute Normandie

● La FNAUT Haute Normandie apprécie les engagements de la SNCF, en particulier pour la relation Le Havre-Rouen-Paris, qui reprennent des éléments de son étude TER 2010 : cadencement des dessertes, modernisation des matériels. Dans l'immédiat, elle demande à la SNCF une meilleure gestion des situations perturbées, la délivrance des billets de retard sur le quai d'arrivée à Paris, l'acquisition de locomotives neuves pour prévenir les pannes, l'aménagement de voies d'évitement, la pose de grillages de protection contre les jets de pierres, l'élagage des haies bordant les voies pour éviter les patinages dus à la présence de feuilles mortes sur les rails.

L'association souhaite le développement des services entre Rouen et Yvetot, Barentin et Elbeuf, et la réouverture de la ligne Bréauté-Lillebonne et de la ligne directe Rouen-Evreux, dont la fermeture a été annulée suite à un recours de la FNAUT.

Ile de France

● L'AUT-Plaine Commune (93) s'inquiète du décalage entre les conclusions du Grenelle de l'environnement et la diminution de la participation de l'Etat au financement des infrastructures de transport collectif d'Ile de France, ce qui entraîne le report de certains investissements tels que la tangentielle nord. Quant au Plan Local de déplacements de Plaine Commune, il ne fixe ni échéancier ni financement des aménagements cyclables et des dessertes collectives de proximité malgré la demande forte des habitants concernés.

Notre Dame des Landes

Le projet de nouvel aéroport nantais a été confirmé par le Premier ministre.

Claude Colas, président de l'ACIPA, membre de la FNAUT : "ce projet est grotesque alors qu'on ne cesse de parler d'économiser le pétrole. Le trafic actuel est de 2,6 millions de passagers : en imaginer 8 ou 9 en 2050 est irréaliste. La capacité de l'aéroport existant, soit 3,5 millions de passagers par an, est largement suffisante. L'aménagement de l'aéroport existant ferait moins de dégâts que son transfert à Notre Dame des Landes : une réorientation de la piste, permettant de limiter les nuisances, n'a jamais été étudiée sérieusement".

François de Rugy, maire-adjoint Vert de Nantes : "s'il y a aujourd'hui un problème de sécurité (comme l'affirme le maire PS Jean-Marc Ayraut) il faut fermer l'aéroport existant immédiatement, ou bien c'est de l'inconscience".

● LAUT s'oppose au prolongement de l'autoroute A16 au sud de son raccordement avec la Francilienne. Elle propose un réaménagement de la RN1 respectueux des terres agricoles du Val d'Oise et bien moins coûteux, et un renforcement de la liaison ferroviaire Paris Nord-Persan Beaumont.

Réseaux thématiques de la FNAUT

La FNAUT vient de mettre en place des réseaux chargés d'approfondir ses analyses et ses propositions sur des thèmes particuliers. Ils concernent : les actions juridiques de la FNAUT, la certification des services de transport, les transports urbains en site propre, les transports franciliens, les dessertes TER, le TGV (réseau et tarification), les grandes lignes hors TGV, le train + vélo, le transport du fret tous modes, le partage de l'espace public urbain.

Si vous souhaitez participer au travail d'un réseau, adressez-vous au siège de la FNAUT qui vous mettra en relation avec le pilote de ce réseau.

Pays de la Loire

● La FNAUT plaide pour le maintien d'une gare sur l'île de Nantes, indispensable au bon fonctionnement de l'étoile ferroviaire de Nantes et à l'accueil d'un tram-train, et pour la construction d'un pont ferroviaire entre l'île de Nantes et Sainte Anne : "on avance trop lentement, il faut accélérer afin de substituer à l'étalement urbain en tache d'huile un habitat en doigts de gants".

● La FNAUT, suite à une décision du Conseil d'Etat, a obtenu le retrait du retranchement d'une section de la ligne Mayenne-Laval, dont le cabinet Systra avait montré que son trafic potentiel était supérieur à 1000 voyageurs/jour, donc comparable à celui de la ligne Le Mans-Alençon. La FNAUT demande la mise en place d'un TER routier puis ferroviaire entre Mayenne et Laval. L'obstacle ne peut être financier puisque la région vient d'attribuer 56 millions d'euros au département de la Mayenne pour ses routes, soit deux fois le coût de reconstruction de la voie ferrée.

Picardie

● L'association des usagers de la ligne Paris-Crépy-Laon (ADU) a protesté auprès de la SNCF contre l'aggravation des conditions de transports pendant les travaux intervenus début octobre 2007 : trains supprimés ou surchargés, information déplorable.

L'association s'inquiète de la saturation des parkings aux abords des gares ainsi que de la déshumanisation des gares lors de la prochaine introduction de la télébilletique.

Activités de la FNAUT

● La FNAUT et l'Union des Transports Publics ont adopté un protocole commun précisant les conditions d'information et d'indemnisation des voyageurs prévues par la loi Bertrand.

● Jean Lenoir a participé à une réunion organisée par le MEDAD sur l'application de la loi Bertrand aux relations ferroviaires grandes lignes.

● Jean-Paul Jacquot a fait un exposé sur l'information des voyageurs lors d'une conférence internationale sur les gares organisée à Paris par l'Union Internationale des Chemins de fer.

● La FNAUT et FNE ont écrit à Rachida Dati, garde des Sceaux, pour lui demander que les regroupements de tribunaux tiennent compte des facilités de déplacements par transport public.

● La FNAUT et FNE ont adressé au Chef de l'Etat une lettre ouverte soulignant les contradictions entre ses engagements et la confirmation de projets tels que l'autoroute A45 ou l'aéroport de Notre Dame des Landes.

● La FNAUT a soutenu le projet de LGV Tours-Angoulême lors de la récente enquête publique, et demandé que son impact spatial et paysager, en particulier en Indre-et-Loire, soit pris en compte selon les recommandations de la FNAUT région Centre.

● La FNAUT a présenté à Dominique Busseureau ses propositions pour la sécurité routière : réglementation et contrôle des vitesses (radars, aménagements de voirie), abaissement du taux maximum d'alcoolémie pour les jeunes conducteurs et professionnels de la route, sécurité des cyclistes (refus du port du casque, double-sens cyclables).

Assemblée générale FNAUT

L'assemblée générale 2008 de la FNAUT aura lieu le samedi 19 avril à Paris. L'après-midi, exposé et discussion sur les transports franciliens.

Journée d'étude FUBicy

La 10ème journée d'étude de la FUBicy aura lieu à Grenoble le vendredi 18 avril et sera consacrée à la modération de la circulation et au partage de l'espace public entre les différents usagers. Jean Sivardière interviendra sur la coexistence entre transports collectifs urbains en site propre et cyclistes.

fnaut infos- Bulletin mensuel d'information

Directeur de publication : Jean Sivardière
CPPAP n° 0908 G 88319 - Dépôt légal n° 162
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

Urgence incomprise

C'est avec intérêt, mais sans enthousiasme irréfléchi, que la FNAUT a accueilli les conclusions du Grenelle de l'environnement, à mi-chemin entre révolution et mesurette. On ne peut encore affirmer qu'une occasion historique a été manquée, mais les décisions récentes ne sont guère encourageantes et confirment notre impression initiale.

L'automobiliste est soigneusement épargné. Il avait déjà échappé à une réduction générale des vitesses de 10 km/h, une mesure pourtant efficace, très pédagogique et même pas impopulaire, bien des Français ayant assez de bon sens pour comprendre que rouler moins vite pour dépenser moins évite de travailler plus pour gagner plus. L'écopastille annuelle annoncée s'est transformée à son tour en un signal-prix utile mais sans caractère décisif (voir FNAUT Infos n°161).

Puis, sous la pression des lobbies routier ou aérien et d'élus locaux à courte vue, de droite comme de gauche, peu soucieux du monde que nous laisserons à nos enfants, les annonces alléchantes du Grenelle se sont traduites par le maintien de projets ruineux et anachroniques d'infrastructures : autoroutes urbaines comme l'A45 Lyon-Saint Etienne et le grand contournement de Strasbourg, ou interurbaines comme l'A65 Pau-Langon (sans parler des multiples projets franciliens que l'Etat continue à pousser contre la volonté de la région) ; aéroport de Notre Dame des Landes.

Le budget 2008 des transports n'a été l'occasion d'aucune réorientation massive des crédits disponibles. On parle même de taxer de 5% les billets TGV pour financer les trains Corail, ce qui profiterait à l'aviation, alors que c'est l'avion qu'il faut taxer pour financer l'ensemble du système ferroviaire.

Certes toutes les décisions relatives aux grandes infrastructures de transport ne sont pas encore connues, et des mesures prometteuses sont en préparation, en particulier l'écoredevance sur le transport routier de fret. Mais, manifestement, le Chef de l'Etat et son gouvernement n'ont pas pris la mesure de la crise écologique que nous vivons. Pourtant, à chacune de leurs interventions, les experts en climatologie sont plus alarmistes que lors de la précédente.

Jean Sivardière

Comment relancer le fret ferroviaire ? Constat et propositions de la FNAUT

La croissance du transport des marchandises suscite une inquiétude de plus en plus perceptible au sein de la population, car elle profite essentiellement à la route et engendre des coûts écologiques et sociétaux insupportables. Freiner cette croissance est un impératif vital pour la collectivité : il ne suffit pas que le rôle du rail se développe, il faut parvenir à une stabilisation puis à une régression du trafic routier. Animé par Michel Zonca, le réseau fret de la FNAUT a établi un bilan de la politique récente de la SNCF et des pouvoirs publics, et formulé un ensemble de propositions susceptibles de revitaliser le trafic ferroviaire.



Photo : Marc Debrincat

Un constat alarmant : le plan Véron

Poussée par l'Etat à assainir ses comptes dans le secteur du fret, la SNCF a lancé fin 2003 le plan "Véron" qui a consisté à recentrer les activités de la SNCF sur les trafics massifiés les plus rentables, et à refuser les trafics diffus les plus déficitaires. Abandonnant systématiquement une politique de volume alors que le rail est un mode de transport à rendement croissant, manquant de perspectives européennes et d'une vision volontariste du transport combiné, il a débouché sur un échec :

- les chargeurs ont subi de fortes hausses tarifaires alors que la qualité du service stagnait voire se dégradait, et se sont tournés vers les concurrents routiers mais aussi ferroviaires de la SNCF ;
- le déficit d'exploitation ne s'est pas résorbé comme prévu (voir page 4) ;
- enfin, alors qu'on leur fixait il n'y a pas si longtemps l'objectif (bien illu-

soire) d'un trafic annuel de 100 milliards de tonnes-km, les cheminots n'ont pas compris et accepté le nouvel objectif et se sont démobilisés.

Un échec prévisible

L'échec du plan Véron était logique.

- Le transport routier, qui est déjà loin de payer ses coûts économiques directs, ne paie pas ses coûts écologiques et sociaux ("coûts externes"). De plus, la fraude (non-respect du code du travail, des charges autorisées, des vitesses limite) concerne un camion sur trois.

- Par suite, le transport routier exerce une pression constante à la baisse du prix du transport (sous-traitance opérant à des prix cassés pour survivre, concurrence rail-route déloyale amplifiée par l'arrivée des transporteurs d'Europe centrale).

- La SNCF n'a pas pu disposer, au début du plan, de toutes les locomotives neuves qu'elle avait commandées et a dû utiliser des engins de 35 ans d'âge.

- Alors que le réseau routier s'améliorait sans cesse, les gouvernements successifs n'ont pas permis à RFF d'entretenir correctement et de moderniser le réseau ferré pour augmenter la capacité des nœuds ferroviaires et pour permettre la circulation de trains plus longs et plus lourds.

- Le passage des frontières est toujours techniquement difficile pour les trains et impose des surcoûts importants alors que ce problème d'interopérabilité n'existe pas pour les camions.

- Le manque de compétitivité de la SNCF a aussi des causes internes (organisation inadaptée au marché, grèves).

- Les zones logistiques sont implantées pour la plupart près des autoroutes, sans se soucier du rail.

Le plan "Marembaud", qui a succédé au plan "Véron", présente des évolutions positives. Il vise à mettre en place un schéma industriel pour améliorer le transport des wagons isolés. Mais il suscite aussi l'inquiétude des syndicats et des organisations de défense de l'environnement en limitant l'offre de wagons isolés aux seuls secteurs de la sidérurgie et de la chimie autour de trois triages, en limitant l'offre de fret à 70 gros chargeurs et en fermant 262 points de desserte au trafic de fret.

L'inquiétude des régions

Les ressources pétrolières deviennent plus incertaines, les désordres écologiques se précisent, les limites du tout routier deviennent évidentes, la nécessité d'une bonne connexion ferroviaire à l'Europe et, à travers les ports, au reste du monde est mieux comprise. Par suite les régions s'inquiètent du risque de disparition de toute desserte ferroviaire fine de certains territoires, d'autant que les concurrents de la SNCF ciblent eux aussi les flux massifs (à noter également que la disparition du trafic de fret fragilise certaines lignes TER).

L'idée se propage dans le tissu économique que le fret ferroviaire doit être repensé autour de deux organisations disjointes et complémentaires :

- une organisation industrielle pour exploiter les axes lourds ;
- des organisations de proximité pour drainer, distribuer et regrouper les flux diffus, commercialement hétérogènes mais géographiquement homogènes.

Les pays européens qui ont innové en ce sens - Suède, Allemagne - ont provoqué un fort report de trafic sur le rail.

Les infrastructures

Le rapport Rivier (FNAUT Infos n°141) a confirmé les menaces qui pè-

sent, faute d'entretien, sur toute une partie du réseau ferré français. Le plan d'action proposé par RFF est en retrait des recommandations du rapport (scénario 3), il distingue en effet :

- un effort important, programmé sur 15 ans, sur les lignes structurantes (la moitié du réseau) ;

- un effort, notable mais mesuré, d'ici 2010 sur les lignes régionales, afin de préserver à minima les plus circulées d'entre elles.

Reconnaissant pour la première fois que le réseau n'est pas en bon état, l'Etat a accepté ce plan et promis les moyens supplémentaires suivants : 110 millions d'euros en 2006, 260 en 2007, 400 en 2008, 500 en 2009 et 600 en 2010. Mais des interrogations subsistent :

- comment ce plan d'action sera-t-il financé au-delà de 2008 ?

- quelle sera à terme la consistance du réseau (29 000 km aujourd'hui) ?

Un cercle vicieux est à craindre : dégradation des performances du réseau, désaffection de la clientèle, utilisation moindre pour un coût plus élevé. Or l'article 4 de son cahier des charges oblige RFF à ne pas investir en cas de risque de dégradation de ses comptes. Une évolution insidieuse du réseau vers un "réseau noyau" (on parle aujourd'hui du "cœur du réseau") ne peut donc être écartée, déjà deux lignes du Massif Central ont été fermées (voir FNAUT Infos n°161).

Le recul de l'Europe

En juin 2006, la Commission Européenne a présenté un texte d'orientation sur les transports, révisant le Livre blanc publié en 2001. En 5 ans, la congestion et la pollution routière ont augmenté, la crise pétrolière et le réchauffement climatique se sont précisés. Mais, loin de renforcer les dispositions de 2001, le nouveau texte marque un véritable retour en arrière (voir FNAUT Infos n°151). L'objectif est de promouvoir l'innovation technologique et la "comodalité", définie comme la combinaison optimale des différents modes sur la chaîne de transport. Il s'agit en fait d'améliorer le transport routier, de le rendre plus sûr et moins polluant, mais en aucun cas de restreindre ses activités.

La nouvelle directive Eurovignette du 17 mai 2006 édicte des règles pour le prélèvement de péages routiers, qui doivent être transposées par les Etats-membres le 10 juin 2008. Elle est en retrait sur les ambitions du Livre blanc de 2001 : elle autorise un sur-péage dans les zones sensibles mais ne concerne que les routes du réseau transeuropéen et les routes de montagne, et seuls les coûts des accidents sont internalisés.

Souvent présenté comme une idée directrice du "développement durable", le transport combiné est d'abord une technique qui doit s'insérer dans un processus industriel.

Son équilibre économique implique des parcours longs, des flux massifs, un remplissage maximal des trains, une bonne fréquence des dessertes et un taux de régularité des trains d'au moins 95% (retard inférieur à 30 mn).

On peut faire progresser le transport combiné classique (conteneurs et caisses mobiles continentales manutentionnés verticalement dans les chantiers de transbordement) en améliorant :

- la qualité et la fiabilité (navettes de trains monoblocs, sillons cadencés, réserve en matériel et en personnel, système global d'information assurant la traçabilité des trains) ;

- l'efficacité (efforts centrés sur les ports, entreprises portuaires spécialisées dans le morcellement des trains et le brouettage des conteneurs, mise en service de trains de jour, politique tarifaire de type gestion capacité/prix) ;

- le remplissage des trains (réunion des conteneurs et des caisses mobiles dans un même train, ouverture de la clientèle aux PME, allongement de la longueur des trains) ;

- le passage des frontières physiques et administratives (aide des pouvoirs publics pour compenser les effets frontalières et garantir contre les risques au démarrage de nouvelles dessertes).

Il faut aussi préparer l'avenir : accélérer la mise en œuvre de l'interopérabilité, valoriser les espaces portuaires, accroître la capacité de l'axe nord-sud, standardiser les conteneurs et les caisses mobiles.

Quant aux autoroutes ferroviaires, elles permettent de transporter par le rail des semi-remorques non accompagnées. Le rêve de lignes nouvelles à grand gabarit fret est passé, c'est dans le cadre du réseau existant que les autoroutes ferroviaires se développeront. Deux axes sont apparus : l'axe Méditerranée Perpignan-Luxembourg, et l'axe Atlantique entre le nord de la France et la frontière espagnole atlantique.

Les conditions de viabilité économique de l'autoroute ferroviaire sont aujourd'hui bien définies :

- transport de la remorque sans le chauffeur afin de ne pas immobiliser le tracteur et le chauffeur ;

- niveau élevé d'organisation (trafic pendulaires, correspondances) ;

- prise en compte de la forte augmentation récente des coûts de main d'œuvre et du gazole.

L'internalisation des coûts externes dans la tarification d'usage des infrastructures des différents modes de transport est un préalable indispensable au renouvellement et à la rentabilité du fret ferroviaire. C'est une exigence forte de la FNAUT et des autres ONG ayant participé au Grenelle de l'environnement.

Tous les coûts doivent être pris en compte, non seulement les coûts d'infrastructures et des accidents, mais aussi ceux de la congestion, du bruit, de la pollution de l'air, et de la contribution à l'effet de serre.

Il faut donc, sans attendre :

- que le gouvernement transpose la directive Eurovignette dans le droit français, en exploitant pleinement les possibilités qu'elle offre de faire payer à la route une partie des coûts qu'elle impose à la collectivité, ce sera l'Eco-redevance décidée lors du Grenelle de l'environnement ;

- que la Commission Européenne fasse évoluer cette directive dans le bon sens, en supprimant l'écart existant entre le texte actuel et les préconisations du Livre blanc de 2001 ;

- que la nouvelle tarification s'applique aux routes départementales ;

- que le produit de l'écoredevance soit affecté en totalité à l'AFITF (agence de financement des infrastructures de transport de France) et à un fonds européen de financement des grandes infrastructures européennes de transit.

Dans une économie de marché, aucune subvention à un mode concurrent de la route ne peut être envisagée car elle fausserait la concurrence. Mais le marché est loin d'être parfaitement régulé, puisque la directive Eurovignette n'autorise pas encore les Etats membres à intégrer les coûts externes. Dans cette attente, la FNAUT préconise, au nom de l'intérêt général, des compensations financières aux distorsions de la concurrence rail-route, afin de rétablir une concurrence équilibrée.

L'Union Européenne doit se donner les moyens d'une stratégie de rééquilibrage des modes de transport et de revitalisation du mode ferroviaire. Celui-ci n'a d'avenir durable qu'à l'échelle européenne ; confiné dans l'hexagone, il échappera difficilement à la mort lente.

La "comodalité" actuellement préconisée vise une optimisation du potentiel de la route s'appuyant sur les infrastructures et les véhicules intelligents. Mais l'optimisation doit concerner aussi la santé, le cadre de vie et l'environnement global. Et elle ne doit pas faire oublier que la hausse des trafics, si elle n'est pas bridée, annulera les effets des progrès technologiques.

Les propositions de la FNAUT

Non aux 44 tonnes

L'introduction des camions de 44 tonnes (voir FNAUT Infos n°160) est réclamée par les transporteurs routiers, les logisticiens et les chargeurs. Leur argument est simple : la charge utile passant de 25 à 29 tonnes, la productivité augmenterait de 15% et le nombre de camions sur les routes diminuerait.

En réalité, l'autorisation des 44 tonnes accentuerait l'usure des chaussées et des ouvrages d'art et aggraverait les conséquences des accidents impliquant les camions. Elle améliorerait la compétitivité de la route, si bien que le trafic induit annulerait vite la réduction du nombre des véhicules. Elle accentuerait donc le caractère de pays de transit dont souffre la France. Et c'est une épée de Damoclès suspendue au-dessus du rail : elle péjorerait la compétitivité du transport combiné. L'opinion y est hostile : 78% de la population juge déjà que le transport routier est dangereux.

Un plan rail 2025

En Suisse, le plan Rail 2000 sert de référence à la politique ferroviaire : les responsables politiques savent où ils vont, la population et les médias sont informés des projets et en discutent.

Il faut de même, en France, après un grand débat national, définir une politique des transports et adopter un plan Rail 2025 fixant les investissements ferroviaires nécessaires à sa mise en œuvre : lignes nouvelles à grande vitesse, régénération et modernisation du réseau classique, réouvertures, chantiers de transport combiné, ...

La définition d'un tel plan doit intégrer les préoccupations liées au cadre de vie, à l'aménagement du territoire et au climat. Elle doit être accompagnée d'un plan de financement à long terme basé en particulier sur les recettes de l'écoredevance routière.

Revoir l'organisation du fret ferroviaire

Le plan Véron était basé sur une logique de gestion de capacités rares qui reportait les contraintes de la SNCF sur ses clients avec un système de réservation assez rigide. Il faut revenir à du sur-mesure exploitant les capacités de production excédentaires : les frais fixes pèsent moins si le trafic augmente.

L'économie européenne génère des échanges plus nombreux et plus diversifiés, la taille des lots est plus réduite. Cette évolution avantage la route. La part des envois relevant du train complet, créneau sur lequel les concurrents

ferroviaires de la SNCF ne peuvent présenter d'offre alternative, diminue inexorablement. Le principal concurrent de la SNCF est donc la route.

Dans cette optique, cinq objectifs complémentaires se dégagent.

1 - Confirmer une organisation de la SNCF en opérateur industriel pour la grande distance. C'est le principe des "tapis roulants" de Fret SNCF : une offre fiable, fréquente, à rendements croissants, acheminant les flux massifiés sur le réseau principal.

2 - S'engager résolument dans la mise en place des opérateurs de proximité (OFP). Exploitant privé ou filiale de la SNCF (VFLI), un OFP est un partenaire, et non un sous-traitant, de la SNCF. Connaissant bien les besoins des clients et des territoires, il organise la massification des trafics vers les axes lourds et la distribution depuis un point d'échanges entre le réseau principal et le réseau capillaire qu'il gère. D'où une synergie entre deux systèmes d'organisation du transport de fret aujourd'hui indifférenciés alors qu'ils obéissent à des logiques distinctes : un réseau principal industrialisé, et un réseau capillaire bien intégré au tissu économique local et assurant un service sur-mesure.

3 - Viser la taille européenne pour valoriser la pertinence du rail sur le créneau de la longue distance. Plusieurs possibilités se présentent : la création d'une entité franco-allemande de fret ferroviaire commune à la SNCF et à la Deutsche Bahn, à management unique ; la création d'une entité commune à la SNCF et à un autre opérateur de fret ; à défaut, une coopération technique forte entre opérateurs permettant de mettre en place des liaisons performantes, massifiées, directes et cadencées entre quelques grands triages (pour la France, Sibelin, Woippy, Ville-neuve Saint Georges, voire Somain et Gevrey).

4 - Développer le transport combiné classique. Cela suppose en particulier l'obtention de sillons horaires, sacralisés et cadencés, et une bonne traction ferroviaire terminale dans les ports.

5 - Assurer le succès du ferroutage. Des autoroutes ferroviaires sur les deux axes nord-sud Méditerranée et Atlantique permettent d'absorber plus de 5000 camions par jour.

80% du potentiel de fret et 100% du trafic maritime par conteneur sont entre les mains des routiers pour l'un et des armements pour l'autre. D'où la nécessité pour les entreprises routières et les armements d'une présence systématique dans le capital des exploitants des autoroutes ferroviaires et des dessertes des hinterlands portuaires.

Plan fret de la SNCF : des précisions

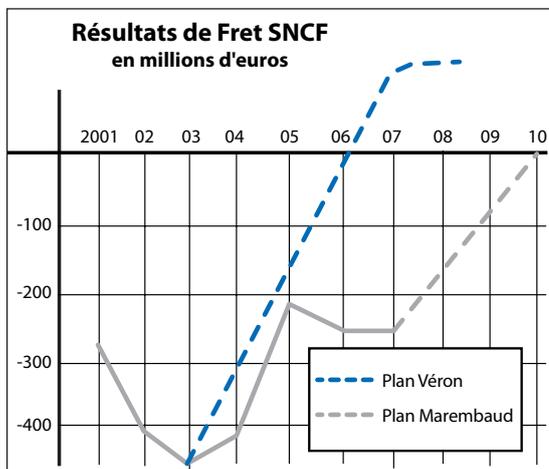
Le lancement du plan Véron (2004-2006) a été accompagné d'une aide publique de 700 millions à l'activité fret de la SNCF et d'une contribution de 700 millions de la SNCF. Ces aides sont les dernières qui seront autorisées par la Commission Européenne, en contrepartie de l'ouverture du marché à la concurrence. Elles ont permis à Fret SNCF d'acquérir 1000 locomotives neuves - dont 150 locomotives interoperables qui ont été affectées au trafic avec l'Allemagne, la Belgique et l'Italie - et de rénover des systèmes d'information.

Le retour à l'équilibre financier était prévu en 2006 mais n'a pas été atteint. En 2007, les grèves de l'automne ont entraîné une perte de 75 millions, d'où un déficit total de 260 millions, analogue à celui de 2006. Le plan Marembaud prévoit un retour à l'équilibre en 2010.

Le trafic de la SNCF était de 51,5 milliards de tonnes*km en 1990 et de 55,5 en 2000. Il est passé à 45,1 en 2004 puis 40,1 en 2006 et 40,5 en 2007. Les

prévisions actuelles sont de 41,5 en 2008 et l'objectif est de 50 en 2012.

Les nouveaux exploitants ferroviaires sur le réseau RFF, dits "nouveaux entrants", ont capté 3% du marché (Véolia 1% et Euro Cargo Rail 2%), soit 8% des tonnages transportés. Il s'agit essentiellement de trafics massifiés sur des distances assez courtes.



Le projet CDG Express

Alors que les grands aéroports européens, en particulier ceux de Londres, disposent d'excellentes dessertes ferroviaires vers leur centre-ville, seul le RER B dessert, dans des conditions bien médiocres, l'aéroport de Roissy-Charles de Gaulle : il n'attire que 20% de la clientèle, qui peut aussi utiliser des bus et des taxis souvent bloqués dans les bouchons des autoroutes A1 et A3.

D'où le projet CDG Express de relation ferrée rapide entre Paris-gare de l'Est et Roissy-gare CDG2 : 32 km parcourus sans arrêt intermédiaire en 20 mn, fréquence de 15 mn. L'exploitant sera obligatoirement la SNCF.

Suite au débat public organisé en 2003 par la CNDP, auquel l'association Vivre sans CDG Express et l'AUT Ile de France avaient activement participé, le projet initial, comportant un long tunnel pour sortir de Paris, a été abandonné au profit d'un tracé moins onéreux (600 millions d'euros hors matériel roulant) mixant une "virgule" souterraine reliant Paris-Est à la ligne du RER B venant de Paris-Nord à hauteur de Saint Denis, 2 voies sur 4 du RER B jusqu'à Villeparisis, enfin 7 km de voies nouvelles longeant la LGV d'interconnexion venant de Marne-la-Vallée.

Lors de la récente enquête publique sur le projet, l'AUT Ile de France, en accord avec la FNAUT, a approuvé le projet (qui vise à réduire le trafic routier et à recentrer l'activité des taxis sur Paris) aux conditions suivantes.

- Le projet RER B "nord +" de modernisation de la ligne du RER B doit être réalisé prioritairement.

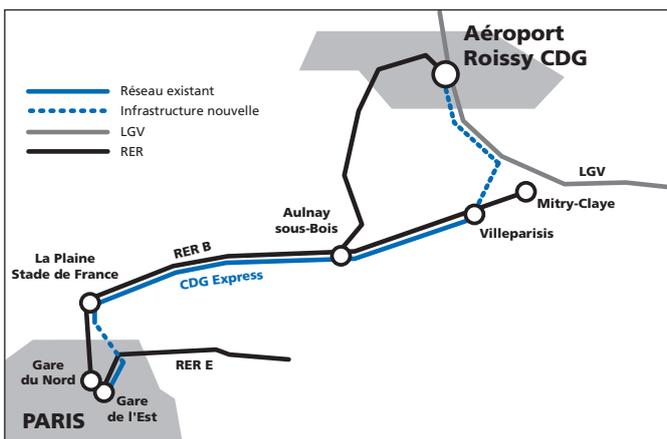
L'objectif est la circulation d'un train toutes les 6 mn en pointe sur chacune des branches desservant Roissy et Mitry, toutes les 10 mn en heure creuse.

- Le risque commercial et financier devra être assumé uniquement par le concessionnaire du CDG Express. Ce risque est loin d'être négligeable même pour le projet simplifié finalement retenu, car le CDG Express sera fortement concurrencé par les taxis, qui pourraient bénéficier de couloirs réservés sur les autoroutes, et par le RER B lui-même, plus rapide et plus fiable qu'aujourd'hui, moins cher que le CDG Express et donnant un accès direct au RER B à la gare du Nord.

- Une tarification spécifique doit être prévue pour les employés de l'aéroport.

- Une liaison piétonne mécanisée et souterraine doit être réalisée entre les gares du Nord et de l'Est.

- La localisation du terminus à Paris-Est n'étant pas idéale, il faut garantir la possibilité d'un raccordement au tunnel d'Eole permettant aux rames du CDG Express d'accéder à Hausmann-Saint Lazare et au-delà dans Paris.



Les présidents de régions répondent

La FNAUT et FNE ont récemment demandé aux présidents de régions de cesser de cofinancer les travaux routiers de l'Etat et des départements, les régions n'ayant pas de compétence en matière routière, et de concentrer leurs efforts financiers sur le rail. 6 d'entre eux (sur 22) nous ont répondu.

Jean-Paul Huchon souligne que les crédits ferroviaires de l'Ile de France (investissement + exploitation) sont 12 fois supérieurs à ses crédits routiers alors qu'ils étaient identiques lorsqu'il est devenu président de la région. Il estime cependant que des travaux de renforcements ponctuels, de sécurisation et d'amélioration de l'environnement du réseau routier restent nécessaires car de nombreux franciliens résidant en grande couronne sont encore dépendants de la voiture ou du car.

Ségolène Royal rappelle que la région Poitou-Charentes a honoré ses engagements dans le Contrat de Plan Etat-région 2000-2006 mais s'attache dorénavant à consacrer ses moyens au rail : développement du TER et participation aux travaux d'infrastructures au titre du Contrat de projets 2007-2013.

Jean-Paul Denot indique que les efforts financiers de la région Limousin en faveur du TER atteignent 20% du budget régional et estime nécessaire que les crédits régionaux soient consacrés "préférentiellement" au rail.

Martin Malvy souligne le volontarisme de la région Midi-Pyrénées : en dix ans, le nombre des trains TER est passé de 150 à 348 ; le cadencement, apparu dès la fin 2003 sur Toulouse-Auch, se développe ; la région va emprunter 500 millions d'euros pour la régénération des voies. Mais il ne dit rien de sa politique routière.

Raymond Forni, récemment décédé, évoque l'engagement de la Franche Comté dans le Contrat de projet Etat-région et la réalisation de la LGV Rhin-Rhône, mais se montre intéressé par le Plan de Développement et de Modernisation des Itinéraires (PDMI), volet routier des anciens Contrats de Plan, que l'Etat doit préciser.

Enfin Philippe Duron note que l'effort de la Basse Normandie pour le rail est très supérieur (65% du total) à celui qui est fait pour les routes. Mais il estime nécessaire, compte tenu des caractéristiques de sa région, d'assurer un maillage routier favorable au développement économique et portuaire.

Certaines régions (c'est aussi le cas de Rhône-Alpes) ont donc réorienté leurs efforts financiers en faveur du rail, mais cette évolution est loin d'être générale et assez prononcée.

Cadencement du TER : le révélateur

Dès le début 2006, le projet de cadencement des services TER de la région Rhône-Alpes a été soumis aux instances de concertation auxquelles participent nos associations. Il a alors fait l'objet d'un consensus de tous les acteurs sur son principe et sur son calendrier.

Mais le cadencement se met difficilement en place depuis décembre 2007. Aujourd'hui, les usagers sont touchés dans leur vie quotidienne par le manque de fiabilité du TER : les conséquences des retards systématiques et autres suppressions de trains peuvent aller jusqu'à des pertes d'emploi ou des retours au transport individuel.

Il est toujours possible d'invoquer des causes ponctuelles pour expliquer des dysfonctionnements répétitifs : un accident de passage à niveau dans l'Ain a, par ricochet, perturbé tout le trafic TER pendant plusieurs jours ; plusieurs incidents exceptionnels ont suivi. Mais il est clair que les exigences du cadencement n'ont pas été appréciées correctement par la SNCF : la mise en circulation de 100 trains quotidiens supplémentaires impliquait un véritable redéploiement de ses moyens matériels et humains.

Pourtant, lors d'un comité régional des partenaires du TER réuni le 21 juin 2007, plusieurs intervenants, notamment des représentants syndicaux, avaient exprimé des doutes sur le niveau de préparation du cadencement demandé par la région.

Lors d'une réunion territoriale tenue récemment à Rouen, le représentant de la SNCF a demandé le report d'un an du cadencement, prévu pour décembre 2008, des services TER de Haute et Basse Normandie et des Corail intercitys, pour des raisons techniques et en dépit des efforts financiers des régions (le cadencement sera finalement mis en place comme prévu). Il s'appuyait sur les difficultés rencontrées en Rhône-Alpes, confirmant ainsi leur réalité.

L'enjeu est aujourd'hui la crédibilité vis-à-vis de la population de tous ceux qui se sont lancés, à travers le cadencement du TER, dans la promotion du transport ferroviaire : conseil régional, élus locaux et associations d'usagers.

La SNCF doit donc définir une stratégie impliquant toutes les composantes de l'entreprise pour répondre aux demandes des régions, s'engager de manière ferme et irréversible sur le cadencement et dégager d'urgence les moyens indispensables à son succès, qui ne doivent pas être sous-estimés.

*Gabriel Exbrayat,
président de la FNAUT Rhône-Alpes*

Liaisons ferroviaires classiques

Deux bonnes initiatives

À l'initiative de la région Limousin et en partenariat avec Corail Intercitys et les autres régions traversées (Aquitaine, Auvergne, Rhône-Alpes), la liaison Bordeaux-Lyon via Limoges voit, avec du matériel régional moderne, son temps de trajet ramené depuis le 9 décembre 2007 de 8h30 à 7h30, ... un temps proche de celui mis autrefois par les turbo-trains.

Un tel principe doit donc être repris et adapté de façon volontariste par la SNCF et étendu au réseau national non desservi par le TGV (la nouvelle liaison Lyon-Bordeaux fonctionne probablement tous les jours, mais l'information fournie dépend du site consulté, national ou régional, de la date de consultation et de la manière dont la requête est effectuée).

En mettant "bout à bout" des dessertes régionales, il est donc possible de restaurer, sans générer de dépenses d'exploitation supplémentaires, des relations directes et d'améliorer les fréquences sur de nombreuses relations interrégionales en déclin.

De menues adaptations de matériel, comme sur Paris-Granville, devraient permettre d'ouvrir systématiquement ces trains à la réservation, d'assurer une restauration légère, et de retrouver ainsi la qualité d'exploitation des turbo-trains.

Autre bonne voie, suivie cette fois par Corail Intercitys : la modernisation, cofinancée par la région Basse-Normandie et la SNCF, du matériel affecté aux liaisons Paris-Cherbourg et Paris-Trouville-Deauville.

Cette démarche constitue une bien meilleure approche client que l'introduction des "Trains Inter-Régionaux" (TIR) tentée en 2003 : la SNCF réclamait alors de l'argent aux régions en ne leur proposant, en contre-partie, que le maintien d'un service dégradé !

Ce concept d'exploitation présente de nombreux avantages :

- l'amélioration du service ne pénalise pas la desserte des villes moyennes ;
- la réservation est possible sans être obligatoire et les prix restent modérés ;
- la composition des rames est adaptable au mieux aux besoins de l'exploitation, sans être obligatoirement un multiple de 7 voitures ;
- les liaisons Paris-Trouville-Deauville sont assurées par voitures directes.

Tout cela est mieux, bien moins cher et bien plus souple que les relations Teoz exploitées de manière très rigide, en abandonnant les dessertes en antenne associées, et avec les inconvénients du TGV sans ses avantages.

Jean Lenoir, FNAUT Paris

Une ligne abandonnée

Après Montluçon-Clermont par Volvic et Montluçon-Ussel, la liste des lignes abandonnées va-t-elle s'allonger ?

Depuis plusieurs décennies, la SNCF s'est appliquée à fragiliser la ligne Clermont-Nîmes dite des Cévennes. Des gares ont été fermées (Monistrol d'Allier, Chapeauroux, Luc, Prévencères, Concoules) ; des guichets (Aleyras) ont été remplacés par des automates qui réalisent péniblement le quart du chiffre d'affaires précédent ; des points de croisement (Chamborigaud) ont disparu ; les trains de nuit, très appréciés en week-ends et en périodes de vacances, ont été supprimés ; les trains subissent des ralentissements, en particulier au nord de Langogne.

Que restait-il à démanteler après ce véritable jeu de massacre orchestré dans le temps mais sans tambour ni trompette ? La SNCF a trouvé : le train Cévenol reliant directement Paris à Marseille est devenu, au sud de Clermont, un simple train interrégional. La SNCF va nous expliquer que la desserte s'améliore puisqu'au nord de Clermont, c'est un train Téoz plus confortable et plus rapide qui permet dorénavant de rejoindre Paris. Mais la réalité est bien différente : la correspondance à Clermont s'effectue en 40 mn et, pour voyager dans Téoz, il faut réserver sa place et payer son billet plus cher.

Mais c'est l'avenir de l'infrastructure qui inquiète le plus car, avec la disparition du dernier train Grandes Lignes, elle a perdu son statut national. Le risque est de voir demain l'entretien négligé ou confié aux régions. Or les nombreux ouvrages d'art de la ligne, véritables bijoux de notre patrimoine (viaducs, ponts, tunnels), exigent un entretien coûteux et constant : seuls des moyens nationaux peuvent y faire face.

Tout le monde ne veut pas faire Paris-Nîmes en 3h15 et ne peut pas se payer le TGV. Les populations riveraines de la ligne des Cévennes se sentent de plus en plus abandonnées. L'activité touristique est devenue le poumon de l'arrière-pays.

Voilà autant de raisons qui devraient inciter la SNCF à revoir sa copie. Au lendemain du Grenelle de l'environnement, qui a confirmé le rail dans son rôle de transport écologique à développer, il est vraiment navrant de voir avec quel empressement la SNCF abandonne ses lignes dites secondaires. C'est un calcul de rentabilité à courte vue que notre société risque de payer très cher dans un proche avenir.

*Jean de Lescure, conseiller général
(divers droite) de Villefort (Lozère)*

Forum

Des routes vertes ?

Suite au Grenelle de l'environnement, l'association Euro21, qui réclame une autoroute parallèle à la RN21 Limoges-Périgueux-Agen-Tarbes, et tous les milieux routiers parlent aujourd'hui d'autoroutes "vertes", "à haute qualité environnementale". Que serait une telle infrastructure ? Elle ne consommerait aucune terre agricole et serait invisible dans le paysage ; il n'y circulerait que des véhicules électriques et sur coussins d'air pour éviter la pollution de l'air et le bruit de roulement.

Un beau sujet de recherche ...

Claude Jullien, FNAUT PACA

Innover toujours ?

Les colloques sur l'innovation au service des usagers et les transports de demain se multiplient. On a d'un côté des chercheurs toujours à l'affût de gadgets nouveaux, et de l'autre les usagers qui ne cessent de répéter que tous les créneaux sont couverts par des techniques qui marchent depuis des décennies et qu'il suffit de mettre en œuvre.

On nous parle évidemment des possibilités infinies de l'informatique et du Web. Mais une récente enquête Kéolis a mis en évidence les difficultés rencontrées par la moitié des usagers à identifier un itinéraire : ce résultat appelle à beaucoup plus de modestie.

Jean-Yves Guéraud, ADTC-Grenoble

Exemple à suivre

L'AUT-FNAUT Lorraine diffuse aux élus lorrains, par internet, un bulletin mensuel d'informations de deux pages, nommé Infonet, dans lequel elle réagit à l'actualité régionale et nationale des transports et expose ses propositions.

A l'occasion de l'enquête publique attendue sur la gare TGV de Vandières, bien placée pour assurer la connexion TGV-TER, l'association a relayé une initiative de Michel Vogt, membre meusien de la FNAUT, consistant à inciter les municipalités lorraines à adopter une motion favorable au projet. Elle transmettra les nombreuses motions recueillies (Étain, Commercy, Epinal, Remiremont, Neufchâteau, Toul, Lunéville, Longwy...) à la commission d'enquête pour appuyer sa propre intervention.

Afin de renforcer la cohésion entre ses associations membres, la FNAUT Lorraine va prochainement décentraliser certaines réunions de son bureau de Nancy dans les villes périphériques de la région où sont implantées ses associations - par exemple Verdun, Epinal ou Gérardmer - et consacrer une partie de ces réunions à une réflexion sur les problèmes locaux.

Désert ferroviaire

Depuis la fin 2007, l'immense territoire compris entre le Rhône, la ligne Paris-Toulouse, Clermont-Ferrand et la transversale sud n'est relié à Paris que par un seul train direct, le Paris-Rodez de nuit.

Les seules relations diurnes quotidiennes qui le désenclavent sont un train Clermont-Toulouse, un train Clermont-Béziers et trois trains Clermont-Nîmes.

Erick Marchandise, Réseau Vert

Chez nos voisins

En Allemagne comme en Suisse, les quais de départ et d'arrivée des trains sont indiqués sur internet. Cette disposition facilite les correspondances et évite les bousculades et le stress observés en France quand la SNCF n'annonce le quai qu'en dernière minute.

Les rames à deux niveaux de la Deutsche Bahn sont spacieuses, silencieuses et lumineuses. Le prochain arrêt est indiqué en bout de voiture, à côté de l'occupation des toilettes, et rappelée par la sonorisation. De nombreux écrans alternent publicité (sans son) et informations (numéro, origine et destination du train ; heure ; prochain arrêt et correspondances possibles).

Max Mondon, FNAUT Alsace

Sarkozette

La prime à la casse associée à l'achat d'une voiture peu énergivore est contestable. Les vieilles voitures polluantes, peu utilisées vu leur âge, vont être remplacées par des voitures neuves, confortables et performantes, que leurs propriétaires seront tout naturellement tentés d'utiliser plus intensément pour les rentabiliser. Le bilan final risque d'être nul en termes de pollution, mais les autres nuisances augmenteront.

Jacques Silhol, président, FNAUT-PACA

Financement des LGV

On comprend que le département de l'Hérault ait refusé de participer au financement du contournement de Nîmes et Montpellier. C'est d'abord à l'Union Européenne de prendre en charge les investissements justifiés par l'intensification du trafic de transit nord-sud. Or elle n'apporte que 56 millions d'euros et les collectivités territoriales 450 millions.

Eric Boisseau, FNAUT Languedoc-R.

Art ferroviaire

La SNCF a célébré ses 70 ans par une exposition sur l'art ferroviaire : "l'art entre en gare". Il est regrettable que cette exposition ait ignoré tout une partie du patrimoine ferroviaire aujourd'hui inutilisé ou mal utilisé, en particulier les grands viaducs du Massif Central, véritables chefs-d'œuvre en péril.

Jean-Claude Oesinger, FNAUT Centre

Des arguments pour le tramway

Ou comment corriger erreurs et préjugés largement répandus dans les villes où le tramway n'a pas encore fait son retour.

Le tramway est bruyant - Il est plus silencieux que les bus et surtout que les voitures qu'il peut remplacer.

Le tramway est dangereux pour les piétons et cyclistes - Il est guidé par les rails, sa trajectoire est parfaitement prévisible, contrairement à celle d'un bus.

Le tramway est trop encombrant - Son emprise au sol est inférieure à celle d'un couloir réservé aux bus.

Le tramway est surdimensionné pour notre agglomération (et pourquoi pas un métro ?) - Il est nécessaire sur les axes lourds de nombreuses villes moyennes, on le vérifie en Allemagne.

Le tramway n'est pas plus efficace que le trolleybus articulé en site propre - Sa grande capacité est indispensable pour encaisser les trafics de pointe et elle est modulable (on peut accoupler deux rames), son coût d'exploitation est plus faible que celui du bus car le personnel nécessaire en pointe est plus réduit.

Le tramway est d'un coût exorbitant - Il n'est envisagé que là où la clientèle potentielle le justifie, c'est un investissement très rentable pour la collectivité. On se pose moins de questions sur le coût de certains travaux routiers.

Le tramway sur rails est moins moderne que le "tramway sur pneus" - Ce qui importe n'est pas la nouveauté mais la fiabilité et la longévité du matériel. Le tramway classique peut aussi emprunter le réseau ferré local. Son confort est incomparable.

Le tramway a été supprimé dans les années 1950, c'est un retour en arrière - Il a été supprimé parce que le matériel avait vieilli, parce qu'on n'a pas voulu engager les dépenses nécessaires pour le moderniser, et parce qu'on voulait ouvrir la ville à l'automobile.

Le tramway va tuer le commerce du centre-ville - Le chiffre d'affaires augmente dès l'arrivée du tramway !

Le tramway va défigurer la ville - Son implantation est l'occasion de l'embellir en repensant l'aménagement de l'espace public. L'alimentation électrique se fait par un "fil" très discret ou par le sol.

Le tramway, c'est une mode - Il ne s'agit pas d'une mode mais d'un choix raisonné, basé sur l'observation du succès commercial des réseaux existants.

L'argument décisif

Jean-Claude Oesinger, FNAUT région Centre : "dans toutes les villes françaises où il a été réintroduit, le tramway a été critiqué avant sa réalisation, et plébiscité après".

Vous êtes invité à vous "exprimer" 10 mn dans un colloque sur "les transports et l'équité (ou l'emploi, la ville, le territoire, la pollution, l'énergie)" ?

Pas de panique ! Félicitez les organisateurs d'avoir choisi un sujet aussi en phase avec l'actualité. Puis annoncez d'entrée de jeu que vous allez, sans craindre de choquer certains, revisiter les concepts et les fondamentaux, et écarter toute langue de bois, tout en laissant bien sûr de côté toute guerre théologique rail-route, et en refusant de considérer le transport comme une variable d'ajustement. Mais venez-en sans attendre au vif du sujet.

Expliquez qu'avant de retricotter la problématique, il convient de décloisonner les démarches innovantes et les concepts porteurs, d'éliminer les évolutions business-as-usual, de faire du sur-mesure et non d'appliquer des recettes, et donc de promouvoir des innovations réellement innovantes et novatrices, de casser les frontières par un travail transversal, de développer une analyse sociétale approfondie des nouvelles pratiques de déplacements, et de situer le débat dans une démarche citoyenne de long terme conforme à la perspective du développement durable, avec le souci du vivre ensemble et d'une stratégie de compétitivité des territoires.

Dites alors : "en définitive, quel est le problème aujourd'hui ?" Puis "rebondissez" sur les propos de l'intervenant précédent, dont vous avez pu apprécier l'action de qualité sur le terrain, et dont vous rejoignez les préoccupations sociales. Affirmez d'une voix ferme qu'il est grand temps, au-delà des effets d'annonce et de manche, de réorienter la R et D vers les technologies de rupture (sans délaisser pour autant les technologies incrémentales), d'éviter les démarches top-down, de mettre au point une feuille de route et une toolbox, autrement dit un cluster de process et de bonnes pratiques visant à modifier le split modal et le spatial mismatch, d'implémenter des gains de productivité, de définir des projets quick-start en back-office, et de développer les évaluations ex post. Ajoutez un peu de benchmarking, monitoring, double dividende, effet d'aubaine, aménités, scénario de backcasting, downsizing, écomobilité d'archipel urbain et stratégie free rider.

N'oubliez pas l'indispensable changement de paradigme comportemental. Insistez enfin sur la dimension européenne, "de plus en plus déterminante à l'avenir", et sur la nécessité d'un véritable débat citoyen dans une vision systémique et participative pour clarifier les problématiques et les enjeux.

Jean Sivardière

● **Brigitte Ollier**, responsable des affaires européennes à l'Union Internationale des Transports Publics : "la Commission Européenne ne peut pas encourager le transport durable d'un côté, et dépenser des milliards pour les autoroutes de l'autre. L'Agence Européenne de l'Environnement a montré que plus une région recevait de fonds structurels européens, plus on y observait d'étalement urbain".



⊗ **Marie-Odile Fondeur**, conseillère municipale de Lyon. A l'association Les Droits du Piéton qui proteste contre l'envahissement des trottoirs par les terrasses des cafés, elle répond sottement : "Lyon est une ville dynamique, pas une ville de cures".



Un simple oubli

Le 1er novembre 2007, 300 travailleurs frontaliers ont attendu en vain le TER Thonon-Annemasse de 6h40 : la SNCF avait oublié que le 1er novembre n'est pas férié en Suisse et a dû, en dernière minute, faire appel à des taxis. Le guichet de la gare de Thonon étant fermé ce jour-là, les usagers du train suivant ont dû voyager sans billet : ils ont été verbalisés par une contrôleuse inflexible, mais la SNCF a finalement annulé les amendes.

Rachat de la RATP ?

Selon l'AUT-Ile de France, la RATP pourrait être prochainement rachetée par un groupe britannique. Sa dernière "lettre aux associations" évoque en effet les résultats de son groupe de travail "Metro by users". Quant au message sonore diffusé dans le bus 194 concernant l'arrêt Edmond About, du nom d'un écrivain et critique d'art français du 19ème siècle, il annonce fièrement "arrêt Edmonde Eubaoute" avec un parfait accent british.

Handicap

Depuis 2003, les personnes handicapées peuvent consulter le site www.infomobi.com pour tout savoir sur l'accessibilité des transports franciliens : itinéraires accessibles en fauteuil, ascenseurs disponibles, niveau d'accessibilité des trains, tramways et bus, adresses des transporteurs spécialisés.

Attention : ne plus dire personne handicapée ou à mobilité réduite, mais "personne en situation de restriction de mobilité" (entendu dans un colloque).

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.

LGV de surface ou tunnel ?

Suite au report inattendu du projet Lyon-Turin après réévaluation à la baisse du trafic potentiel, l'Etat a fait savoir qu'il "prend en considération" le projet de Transversale Alpes Atlantique, maillon central de l'axe Lisbonne-Limoges-Kiev" proposé par l'association ALTRO (FNAUT Infos n°146 et 161).

L'association concurrente ASTRO, promotrice de l'axe Lisbonne-Bellac-Kamensk Ouralsky-Vladivostok, a immédiatement dénoncé "un projet au rabais, simple LGV de surface contournant le Massif Central par Guéret". Elle exige le retour au tracé direct Limoges-Clermont avec un tunnel de 20 km sous le Puy de Dôme et une station souterraine qui desservirait le Giscardoscope Vulcania et conforterait cette réalisation lourdement déficitaire par l'apport d'une clientèle internationale fortunée.

Le saviez-vous ?

- Un gain de temps de 30 mn sur un trajet ferroviaire nécessite la construction d'environ 100 km de LGV.
- 62% des Français jugent très ou assez souhaitable un moratoire sur la construction des autoroutes. 70% sont favorables à l'interdiction des 4x4 en ville et même 77% au bridage des moteurs.
- De la fin 2005 à la fin 2007, le baril de pétrole a augmenté de 35% en dollars, mais l'euro s'est apprécié de 18%.
- 44% du fret circulant entre les pays de l'Union Européenne est transporté par la voie maritime, 41% par la route, 8% par le rail et 4% par la voie fluviale.
- 90% des km parcourus chaque jour par les 14 000 trains voyageurs et fret de la SNCF le sont par traction électrique.
- Une LGV Ajaccio-Bastia comportant un tunnel de 20 km sous le col de Vizzavone a été mise à l'étude par RFF.

Actions en régions

Centre

● L'Association pour le Développement du Transport collectif en Touraine (ADTT) poursuit ses efforts de pédagogie entrepris depuis 15 ans. Elle a organisé une réunion-débat pour contrer "la méconnaissance affligeante du tramway", faire connaître ses succès en France et répondre aux mauvais arguments des détracteurs du projet de Tours : "le tramway va défigurer la ville, écraser les piétons et les cyclistes, faire disparaître le commerce central, ruiner la collectivité ; mieux vaudrait choisir le tramway sur pneus".

Franche Comté

● La FNAUT Franche Comté a organisé une manifestation à la gare de Besançon-Viotte pour réclamer un aménagement sérieux de la gare en prévision de l'arrivée du TGV Rhin-Rhône : l'association estime que le projet minimal de RFF ne pourra fonctionner correctement. Il s'agit d'éviter que la stupide gare nouvelle excentrée d'Auxon ne soit utilisée préférentiellement par les voyageurs, ce qui impliquerait la création de vastes parkings et un trafic routier supplémentaire : c'est l'accès au TGV par TER à la gare de Viotte qui doit être privilégié.

● L'association de défense de la vallée de la Vallière a organisé, à Perrigny, une soirée-débat sur le transit routier du fret avec la participation de représentants de la FNTR, de l'office fédéral suisse du développement territorial, de FNE, de la FNAUT (Michel Zonca), de l'ARSMB et de Thur Ecologie et Transport. 120 personnes, dont de nombreux élus, y ont assisté.

● L'AUTAB participe aux travaux du Conseil de Développement Participatif et de la Commission consultative des services publics locaux de l'agglomération de Besançon. L'association et la FNAUT Franche Comté préconisent un tram-train reliant les gares d'Auxon et Viotte, le centre-ville de Besançon et Planoise. DEs TGV, des TER et des tram-trains doivent circuler entre les deux gares, ce qui implique la mise à double voie de la ligne existante.

● L'Association pour la Promotion des Voies Ferrées Jurassiennes s'insurge contre la nouvelle desserte de la ligne du Revermont : temps de parcours excessifs, correspondances dégradées, plages horaires de 5 heures sans train, fiches horaires incomplètes. Suite au transfert de trafic des trains grandes lignes sur les TER, une véritable barrière ferroviaire entre Franche Comté et Rhône-Alpes pénalise les voyageurs.

Ile de France

● L'AUT-Ile de France critique le manque de fiabilité de l'information et les conditions d'indemnisation des usagers des transports lors de la grève d'octobre 2007 : la SNCF a indemnisé les usagers, mais c'est au STIF que la RATP a versé une amende.

● L'AUT a obtenu la mise en place progressive de comités de lignes sur le réseau ferré d'Ile de France. Elle a protesté contre l'attitude du maire de Jouy-en-Josas qui bloque une amélioration du RER C Juvisy-Versailles.

● L'AUT, quatre autres associations et six syndicats ont demandé au ministre Dominique Bussereau un "plan financier d'urgence pour les transports d'Ile de France" pour corriger le manque chronique d'investissement, infrastructures et matériel roulant.

● L'association pour l'amélioration des transports du plateau de Saclay (ATPS) constate un contraste affligeant entre le développement fulgurant des activités et de l'habitat sur le plateau et une desserte minimaliste et incohérente par transport collectif, et critique la multiplicité des centres décisionnels. L'ATPS a présenté un plan d'action en dix points.

Rhône-Alpes

● L'ADTC-Savoie s'étonne des incohérences de la politique de stationnement suivie dans l'agglomération de Chambéry : Chambéry Métropole ouvre un parc relais de 150 places à Sonnaz (mais la nouvelle ligne de bus qui le dessert a des fréquences dissuasives de 20 mn en pointe et 50 mn le samedi) ; le même jour, la ville de Chambéry ouvre un parking central de 110 places (pour en savoir plus, voir le site <http://adtc.savoie.free.fr>).

L'ADTC-Savoie déplore la difficulté d'obtention d'horaires fiables des TER Rhône-Alpes depuis le cadencement des services : les nombreuses erreurs figurant sur internet et sur les fiches horaires ne sont pas les mêmes.

● L'ADTLS (Améliorer les Déplacements et Transports en Loire-Sud), présidée par Gabriel Exbrayat, apprécie la création de 9 trains supplémentaires Saint Etienne-Lyon mais réclame la création de trains sans arrêt entre Saint Etienne et Lyon Part Dieu afin de soulager les trains desservant les gares de Saint Chamond, Rive de Gier et Givors. Elle demande la création de points de croisement sur la ligne à voie unique de Montbrison. Selon l'ADTLS, "les élus locaux doivent participer plus activement aux instances de concertation afin d'éviter des positions politiciennes éloignées des préoccupations des usagers".

Activités de la FNAUT

● La FNAUT a suggéré au Chef de l'Etat d'organiser un "Grenelle européen des Transports" durant la présidence française de l'Union Européenne.

● La FNAUT a demandé à Dominique Bussereau, secrétaire d'Etat aux Transports, de réunir, sur le modèle du Grenelle de l'environnement, tous les acteurs concernés par la modernisation de la ligne Massy-Valenton afin de sortir de l'immobilisme.

● La FNAUT et l'AUTAUT ont proposé à la SNCF diverses améliorations du service auto/train, en particulier une expérimentation peu coûteuse de nouvelles dessertes à partir de dessertes existantes, et l'élargissement du calendrier des relations province-province.

● Marc Debrincat a organisé une émission Consomag sur la nouvelle tarification Grandes lignes de la SNCF.

● Régis Bergounhou est intervenu aux 9èmes Assises nationales de l'énergie, qui se sont tenues à Dunkerque.

● Jean Sivardière, François Jeannin et Marc Debrincat ont rencontré les responsables du syndicat Sud Rail pour un échange de vues sur la politique ferroviaire et la "grève de la gratuité".

● Daniel Courivault et Michel Zonca participent à des groupes de travail pour la création d'un observatoire national des transports et la mise au point d'un écomparateur des différents modes de transports.

● Michel Zonca a participé à une rencontre entre ONG et syndicats sur les suites du Grenelle de l'environnement dans le secteur des transports.

● La FNAUT, FNE et d'autres associations ont protesté contre la confirmation des projets d'autoroute A65 Pailly-Langon et de grand contournement autoroutier de Strasbourg.

Journée de formation sur l'environnement

Une journée de formation sur les impacts environnementaux des transports est organisée à Paris par la FNAUT le samedi 17 mai 2008.

fnaut infos- Bulletin mensuel d'information

Directeur de publication : Jean Sivardière
CPPAP n° 0908 G 88319 - Dépôt légal n° 163
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

Marc Debrincat a été nommé, pour 5 ans, administrateur de la SNCF au titre de représentant des voyageurs. Sa candidature avait été présentée par la FNAUT et soutenue par ConsoFrance.

Rappelons que les voyageurs sont représentés au conseil d'administration de la RATP par Yves Boutry, membre de l'AUT-Ile de France.

Municipales : des résultats prometteurs

Lors des récentes élections municipales, le problème des transports a souvent été au cœur des débats : l'occasion pour certains candidats de se positionner lucidement en faveur d'une mobilité urbaine écologique, et pour d'autres de faire preuve d'incompétence, de bêtise et de démagogie (voir page 5).

Ces derniers ont souvent mordu la poussière. C'est le cas de Dominique Perben, pourtant ancien ministre des Transports, sévèrement battu à Lyon : il ne proposait que les inévitables "voitures électriques en libre-service", un gadget un peu léger face au projet de RER du maire réélu Gérard Collomb. C'est le cas de Renaud Dutreil, qui s'est fourvoyé à Reims dans un ridicule combat d'arrière-garde contre un tramway dont le contrat de concession était déjà signé ; de Françoise de Panafieu, qui a accumulé les propos ringards sur la circulation parisienne ; ou de Renaud Donnedieu de Vabres, qui a dénoncé avec démagogie le coût du tramway de Tours ("2 000 euros par habitant, 10 000 par famille de trois enfants").

On peut donc se montrer aujourd'hui raisonnablement optimiste et espérer que les élus locaux vont concentrer les crédits disponibles sur des investissements vertueux, susceptibles d'absorber les trafics routiers et aériens.

Encore faudrait-il que quelques grands élus renoncent à leurs danseuses. Aéroport de Notre Dame des Landes, un projet des années 60 conçu pour accueillir le Concorde ; rocade nord de Grenoble, un projet pompidolien, incongru dans une ville qui se proclame spécialiste de l'innovation ; pont-levant de Bordeaux : autant de projets inutiles, gigantesques, ruineux, anachroniques et pourtant réclamés aussi bien par la droite que par la gauche.

Alain Juppé a courageusement reconnu que le contournement autoroutier de Bordeaux, qu'il avait ardemment défendu, n'avait plus de sens : peut-être en dira-t-il bientôt autant du pont-levant, et incitera-t-il ses homologues nantais et grenoblois à remettre en question leurs projets, à leur préférer des alternatives rationnelles, et à répondre ainsi aux défis de la congestion, de la santé publique, du pétrole et du climat.

Jean Sivardière

Le transport scolaire : un enjeu économique et sociétal méconnu

Souvent méconnu voire marginalisé dans les réflexions des décideurs, peu présent dans les médias, le transport scolaire n'en constitue pas moins un enjeu très important sur les plans de l'éducation, de la mobilité des jeunes, de la sécurité routière, de la cohésion sociale, de l'aménagement du territoire et de la qualité de l'environnement. Témoin de l'étonnante balkanisation de notre pays, il souffre de la juxtaposition des multiples législations qui le régissent, du jeu complexe des collectivités territoriales qui en sont les autorités organisatrices, des impératifs financiers et sociaux des entreprises prestataires. Ce transport de masse doit mieux répondre à la demande très diversifiée des jeunes.



Photo : C.C. du Val d'Ille

Un transport de masse

Sur 15 millions d'élèves scolarisés en 2006 (hors enseignement supérieur), 3,8 millions utilisaient un transport scolaire, et parmi eux plus d'un million utilisaient un transport étroitement spécialisé dans la desserte des collèges et lycées, assuré par 12 000 véhicules. Le recours au transport public régulier est également massif en Ile de France et dans les grandes agglomérations.

La trame des transports scolaires couvre la quasi-totalité du territoire national, elle est ajustée aux besoins en début de chaque année scolaire.

Suite à l'exode rural, le déclin de la scolarité de proximité en milieu rural et les regroupements pédagogiques ont amené un développement des transports vers les écoles primaires et maternelles, et, pour ces dernières, posé avec acuité le problème de l'accompagnement. Mais c'est surtout l'obligation, à partir de 1960, de l'ensei-

gnement secondaire de premier cycle qui a nécessité un renforcement de la desserte des collèges construits aux centres des bassins de vie et entraîné son organisation par les préfets, prélude à sa prise en charge par les conseils généraux.

Le cas des lycées est plus complexe : leur nombre et leurs effectifs ont augmenté à partir de 1970 ; l'introduction des filières a diversifié les besoins de mobilité des élèves ; enfin l'image des établissements a contribué surtout à des demandes d'accès aux lycées des centres-villes.

Cette demande de transport vers les établissements scolaires a dû faire face, à partir de 1955, au déclin, voire au démantèlement du réseau de transport public de proximité, illustré par la disparition des compagnies d'autocars ruraux. Le transport régulier maintenu entre 1960 et 2000, alors que l'automobile se démocratisait, a rarement pris en compte les besoins de transport scolaire, à l'exception des dessertes utilisées par les élèves internes (sa-



medi puis vendredi soir, dimanche soir puis lundi matin). A cette époque, ce sont souvent les communes ou des associations de parents d'élèves qui se sont efforcées de gérer la pénurie de transport public.

D'où, dans les années 1970, un effort législatif pour fixer les spécificités du transport scolaire, mettre en place une organisation départementale, autoriser l'organisation de circuits spéciaux, favoriser une multiplicité de formules de délégation de service public.

Par la suite, les charges des entreprises exploitantes ont été alourdies par les deux chocs pétroliers de 1974 et 1985, dont les effets s'atténuent ultérieurement ; les lois de décentralisation font des conseils généraux les acteurs fondamentaux à la fois de la gestion des collèges et de celle des transports scolaires.

C'est toutefois l'accident de Beaune - 53 victimes dont 47 enfants - survenu lors d'un départ en centre de vacances le 31 juillet 1982 qui, en marquant fortement l'opinion, entraînera un début de réflexion sur la sécurité et des mesures spécifiques au transport des jeunes.

Ces mesures, mises en place depuis 25 ans malgré de nombreuses résistances et passivités, ont fait du transport scolaire un des plus sûrs, responsable seulement (si l'on ose dire) de 3 à 5 morts par an, essentiellement aux arrêts. Des accidents parfois spectaculaires, secouant une opinion désormais très sensibilisée à la mortalité des jeunes, ne doivent pas masquer les progrès accomplis.

Une organisation complexe

Les évolutions soulignées ci-dessus ont contribué à faire du transport scolaire un service public à la fois :

- encadré par les législations mises en place par les lois Defferre, Fiterman (LOTI) et Gayssot (SRU) tendant à diminuer l'emprise de l'Etat, dont les services déconcentrés s'occupent désormais uniquement de sécurité et de surveillance des conditions de travail ;

- nécessitant une articulation entre plusieurs niveaux d'autorités organisatrices selon un schéma rencontré aujourd'hui, à quelques variantes près, sur l'ensemble du territoire national.

Dans ce schéma, le département est l'autorité organisatrice de premier rang (AO1). Le conseil général dispose d'un service spécialisé qui se charge :

- de la définition des services (tracé des lignes) et des modalités tarifaires ;
- du choix du mode d'exploitation (régie départementale ou, le plus souvent, délégation de service public) ;
- des mesures de sécurité (formation des personnels, information des élèves) ;

- de la vérification de la bonne marche des services et du traitement des dysfonctionnements.

Lorsqu'elle existe, les autorités organisatrices de second rang (AO2) - communes, groupements de communes ou associations familiales ou de parents d'élèves - contribuent, généralement dans le cadre d'une convention qui les lie au conseil général :

- à l'organisation des circuits (tracés précis, position des arrêts) en liaison avec les transporteurs et les usagers ;
- à la gestion, avec les trésoreries publiques, des versements des familles ;
- au traitement des problèmes quotidiens (discipline, incidents liés aux ruptures de service, accidents).

Les mairies interviennent généralement comme guichets pour les familles. Elles diffusent l'information, encaissent les paiements ... et reçoivent les réclamations. Les établissements scolaires sont rarement sollicités, ils ne fournissent en général que des renseignements sur leurs effectifs, leurs horaires et leurs calendriers pédagogiques ("ponts" liés aux fêtes nationales ou religieuses).

Il existe des exceptions à ce schéma.

- Certains conseils généraux font exploiter leurs services par des régies départementales centralisées.

- Dans les périmètres de transport urbain, les autorités organisatrices de transport urbain sont compétentes pour organiser le transport scolaire. Le plus souvent, elles renforcent les dessertes régulières les jours de classe (du coup, le service est considéré comme dégradé les jours de congés scolaires).

- En Ile de France, le conseil régional fait office d'AO1 et les départements de la première couronne n'organisent pas de services scolaires.

Les conditions dans lesquelles les entreprises opèrent et sont rémunérées sont évidemment très variées.

- En dehors des régies départementales ou locales, les sociétés d'autocars sont souvent des compagnies familiales héritières des droits acquis avant l'application de la LOTI. Elles ont pu évoluer en sociétés ou groupes à assise départementale ou régionale. On observe une tendance lourde à la concentration dans les trois groupes nationaux : Connex (Véolia), Kéolis (SNCF) et Transdev (Caisse des dépôts).

- Le transport ferroviaire joue aussi un rôle pour le déplacement des scolaires. Certains conseils régionaux prennent des initiatives en faveur des jeunes et des lycéens navetteurs (carte TIVA dans les Pays de la Loire).

- Enfin de nombreux taxis sont affrétés pour le transport des élèves handicapés, domaine en pleine évolution depuis le vote de la loi du 11 février 2005.

L'Association Nationale pour les Transports Scolaires et Educatifs dans l'Enseignement Public a été créée en 1964 par des mairies, des syndicats intercommunaux et des associations liées au Comité national d'action laïque (FEN, FCPE, délégués départementaux de l'Education nationale, mutuelles d'assurances des élèves). Elle est organisée en associations ou délégations départementales. Actuellement présidée par Jean-Claude Frecon, sénateur PS de la Loire, elle travaille de manière très pragmatique à l'amélioration de la qualité et de la sécurité du transport scolaire (matériels, arrêts, législation du travail) et milite pour sa gratuité. Elle intervient dans les écoles et collèges et, chaque année, mène une campagne sur un thème donné. Elle s'est dotée d'un bureau d'étude, le BETECS, qui assure des formations, effectue des diagnostics et conseille les autorités organisatrices. Aucune organisation analogue n'existe pour l'enseignement privé.

Bibliographie

FNAUT Infos n°42, mars 1996 : dossier sur "les jeunes et les transports".

FNAUT Infos n°75, juin 1999 : article sur les transports scolaires.

ANATEEP : la véritable histoire des transports scolaires (avril 2004) ; revue Transport Scolaire ; site web : www.anateep.asso.fr.

Olivier Darmon : le transport des scolaires (éditions Puits fleuri - CELSE, 2005). L'ouvrage indispensable !

Concurrence

Malgré ses atouts (adaptation aux besoins des élèves, sécurité), le transport scolaire a de rudes concurrents :

- l'accompagnement parental à l'école élémentaire, surtout par les mères de famille, se fait majoritairement en voiture, dont le succès est dû, irrationnellement, au sentiment de sécurité qu'il procure, et qui engendre congestion et danger au voisinage des écoles ;

- cet accompagnement en voiture est lui-même parfois concurrencé, surtout le samedi et en milieu urbain, par le "pédibus" visant à réintroduire une marche à pied socialisée et sécurisée non sans apparition de nouveaux problèmes (responsabilité, pérennisation), et la formule analogue du "vélobus" (voir FNAUT Infos n°134) ;

- les deux-roues sont utilisés par les collégiens, surtout par beau temps, avec les essors contradictoires du vélo (urbain ou sportif) et des engins motorisés ;

- enfin au lycée, le choix du mode de transport, très diversifié, résulte souvent d'un libre choix de l'adolescent : marche, scooter, roller, VTT, voiture...

Au-delà des spécificités qui le caractérisent, le transport scolaire doit s'adapter aux évolutions du contexte économique et sociétal.

- L'économie du secteur se modifie : le coût des carburants augmente à nouveau, celui du renouvellement des matériels aussi : un autocar neuf vaut entre 150 000 et 220 000 euros ; le recrutement des conducteurs devient de plus en plus difficile ; la concentration des entreprises se poursuit.

- De nouvelles législations apparaissent, reprenant souvent des réglementations européennes concernant surtout le droit du travail et la sécurité des matériels et de leurs accessoires (ceintures).

- La périurbanisation et le néo-ruralisme amènent à multiplier les circuits de transport scolaire en milieu peu dense. Le consumérisme croissant des parents d'élèves se traduit par l'exigence d'arrêts supplémentaires pesant sur les coûts et les tarifs.

- Les incivilités, voire la délinquance, des jeunes (agitation, vandalisme, atteintes à la sécurité) se développent et font monter les demandes de création de postes d'accompagnateurs.

A court terme, en application des lois Raffarin de 2004, dites de deuxième décentralisation, les nouveaux pouvoirs des conseils généraux en matière de carte scolaire entraîneront des évolutions, la rationalisation des choix budgétaires impliquant une révision des périmètres de recrutement des établissements et des circuits de ramassage.

Recommandations de la FNAUT

La FNAUT reprend certaines recommandations avancées par Olivier Darmon en conclusion de son ouvrage sur le transport scolaire.

- Les parents d'élèves doivent être associés à l'organisation, au contrôle et à l'évaluation du transport scolaire. Il faut créer des "comités de lignes scolaires" sur le modèle des comités TER.

- Les conséquences des grèves des conducteurs de cars scolaires doivent être mieux prises en compte : des enfants peuvent être livrés à eux-mêmes le matin si les parents sont partis travailler ; des chefs d'établissements ne savent comment transporter les enfants à la cantine, ...

- Les contrôles doivent être renforcés et les sanctions alourdies car certaines entreprises exploitant des transports scolaires commettent des infractions graves et récurrentes (temps de travail des conducteurs, règles de sécurité).

- Le dispositif très complexe des autorités organisatrices et des réglementations doit être simplifié.

Le transport scolaire ne reste pas à l'écart de la modernité : il assure des emplois en milieu rural (conduite et maintenance des véhicules), la féminisation des emplois se développe (elle ne suffit pas à compenser la pénurie chronique de conducteurs), le matériel roulant a été modernisé, la gestion des dessertes a été informatisée.

Mais son développement se heurte à de nombreuses difficultés.

- La demande de transport des jeunes vers les établissements d'enseignement est forte, mais elle est très diversifiée suivant les types d'établissements, leur localisation en milieu rural ou urbain, ou encore les caractéristiques sociales et culturelles des élèves.

- Les responsabilités des autorités organisatrices sont enchevêtrées. Ainsi l'AO1 est responsable de la localisation et de l'équipement des points d'arrêt, mais c'est le maire qui décide. Les élèves internes, qui effectuent souvent de longs trajets, sont pénalisés par le manque de coordination entre les transports urbains, routiers et ferroviaires.

Droit au transport

Le droit à un transport de qualité doit être assuré dès le plus jeune âge afin de favoriser des attitudes vertueuses chez l'adulte et de créer des générations d'usagers exigeants et convaincus des avantages écologiques du transport collectif pour l'accès à l'emploi, aux services et aux loisirs.

A travers leur expérience d'un transport scolaire bien organisé et adapté à leurs besoins, sûr et attractif, les élèves doivent acquérir la certitude que le "tout-automobile", avec l'insécurité et le poids prohibitif de la voiture sur les budgets des jeunes qui le caractérisent, n'est pas une fatalité.

La dimension éducative et culturelle du transport scolaire est donc fondamentale : il faut éviter que les jeunes ne se détachent du transport collectif et ne recourent précocement au transport individuel motorisé : cyclomoteur, scooter, moto ou voiture.

La qualité du transport scolaire peut concerner les horaires, l'accessibilité et le confort des matériels, mais aussi l'accompagnement, synonyme de trajets plus calmes et de baisse du vandalisme (la réparation des dégâts causés aux véhicules et abris est un poste financier désormais non négligeable).

Cette qualité nécessaire dépend largement des autorités organisatrices. L'existence des AO2 permet de rapprocher décideurs et usagers. La qualité et la pérennité du travail de l'ANATEEP expliquent aussi les progrès récents dans le domaine de la sécurité.

Gratuité ?

En 2004, d'après l'ANATEEP, le coût du transport scolaire quotidien a été de 2063 millions d'euros, dont 1339 à la charge des départements et 724 à la charge des agglomérations, soit un coût moyen par élève supérieur à 600 euros par an. Ce coût a dépassé 1000 euros dans certains départements de montagne : Alpes-Maritimes, Ardèche, Corse du Sud, Puy de Dôme, Haute Savoie et Var. Le taux de subventionnement était de 54% en Charente Maritime, 72% en Aveyron, 75% dans les Alpes de Haute Provence, le Cantal et la Manche, et supérieur à 80% dans les autres départements, 23 d'entre eux offrant même la gratuité totale (c'est aussi le cas de 30% des agglomérations).

L'Etat subventionne partiellement le transport scolaire, par l'intermédiaire des conseils généraux ou autorités urbaines, à condition que les établissements soient situés à plus de 3 km (en zone rurale) ou 5 km (en zone urbaine) du domicile des collégiens ou lycéens. Cette disposition a un effet pervers : si la condition n'est pas satisfaite, il arrive que les élèves, contrairement aux étudiants, salariés et retraités, ne bénéficient d'aucune réduction : les parents préfèrent alors transporter leurs enfants en voiture car ils estiment que le trajet à pied ou à bicyclette est trop dangereux.

La gratuité du transport scolaire est revendiquée par l'ANATEEP et les associations de parents d'élèves, au nom de l'égalité d'accès au service public de l'Education Nationale. Il faut cependant s'interroger sur le principe séduisant d'une telle gratuité, qui peut contribuer à la dispersion de l'habitat en milieu périurbain ou rural.

Contraintes fortes

Au-delà du coût laissé à la charge des familles, il faudrait aussi s'interroger sur le principe des regroupements d'écoles, pour raisons pédagogiques ou budgétaires, lorsque le nombre d'élèves diminue (FNAUT Infos n°75). Ces regroupements imposent aux élèves (même aux enfants du primaire) des contraintes fortes : les trajets en car sont souvent longs et fatigants, trop matinaux et/ou trop tardifs ; des heures de permanence sont obligatoires si les heures de début et de fin de cours ne coïncident pas avec les horaires de car.

Ce dossier a été préparé par Jean-Bernard Lugadet, secrétaire de la FNAUT Pays de la Loire, et Patrice Loisel, ancien représentant de la FNAUT en Languedoc-Roussillon.

SNCF : bénéfice, dividende et péages

En 2007, le groupe SNCF a dégagé un bénéfice de 1,04 milliard d'euros pour un chiffre d'affaires de 23,4 milliards. Hors filiales, le bénéfice est de 997 millions pour un chiffre d'affaires de 17,4 milliards (dont 6,9 pour la direction Voyages France Europe et 5,9 pour la direction Proximités, qui regroupe le TER, le Transilien et Corail Intercités).

Ce bénéfice a été acquis malgré le déficit du fret, 240 millions, et celui de Proximités, 34 millions seulement. Les dix jours de grèves de 2007 ont coûté 260 millions à la SNCF.

Cette bonne santé financière, au moins apparente, de la SNCF a amené l'Etat, son actionnaire unique, à exiger - pour la première fois de l'histoire de l'entreprise - le versement d'un dividende de 131 millions, dont 40% seront versés à l'AFITF (Agence de Financement des Infrastructures de Transports de France) pour financer des investissements ferroviaires, et 60% alimenteront le budget général de l'Etat.

Cette décision a suscité les protestations de la FNAUT : la SNCF n'est pas une entreprise industrielle ordinaire tenue de rémunérer son actionnaire.

Des objectifs vite oubliés

Dans sa lettre de mission du 27 février, le Chef de l'Etat avait indiqué au nouveau président de la SNCF des objectifs sociaux et écologiques ambitieux, en particulier "faire des déplacements ferroviaires quotidiens un nouveau modèle de service public", ce qui exige "la mobilisation de moyens financiers supplémentaires par l'entreprise".

On comprend donc mal que, quinze jours plus tard, le gouvernement, pour faciliter l'équilibre budgétaire de l'Etat, prive la SNCF de moyens dont elle a besoin pour atteindre les objectifs qu'il lui a lui-même fixés. La SNCF doit en effet rembourser sa dette (4,5 milliards), renouveler son parc TGV qui commence à vieillir et moderniser ses gares, mais aussi investir pour étoffer et fiabiliser ses dessertes de proximité, en Ile de France comme en province.

Manifestement l'Etat sous-estime l'ampleur de l'effort financier nécessaire, indépendamment de ce qui relève de RFF, pour développer les performances et l'attractivité du rail.

Péages : +80% d'ici 2015 ?

On sait que la situation financière de RFF est inquiétante : RFF doit d'une part faire face à une dette qui n'a jamais été apurée malgré les promesses faites en 1997 lors de la réforme Pons-Idrac

et qui s'aggrave (elle atteint 28 milliards aujourd'hui), d'autre part arriver à financer le programme de 2000 km de LGV promis par le Chef de l'Etat dans le cadre du Grenelle de l'environnement, sans oublier la régénération et la modernisation du réseau classique.

RFF réclame donc des moyens nouveaux à l'Etat. Celui-ci, selon une information divulguée par le Journal du Dimanche du 23 mars, pourrait accepter une hausse de 80% d'ici 2015 des péages versés par la SNCF à RFF pour l'utilisation du réseau, en particulier pour celle des LGV : les péages passeraient de 1,1 milliard à 2 milliards.

S'ajoutant au versement d'un dividende à l'Etat, une hausse aussi importante des péages priverait la SNCF de l'essentiel de son bénéfice, donc de ses capacités d'investissement et de renforcement de ses activités de service public et d'aménagement du territoire.

La SNCF devrait donc répercuter la hausse sur sa clientèle. Le péage représentant 30% du coût du billet, il en résulterait une hausse d'environ 25% des tarifs du TGV. Cette perspective n'est pas acceptable par les voyageurs : la tarification du TGV est déjà considérée comme excessive par une part importante de la clientèle non professionnelle, en particulier par les voyageurs qui ne peuvent profiter des tarifs promotionnels et par les familles.

La solution envisagée par l'Etat relève d'autre part d'une affligeante absence de vision intermodale.

- Malgré la hausse prévisible du prix du pétrole, celle des tarifs du TGV provoquerait évidemment un report de trafic sur l'avion et la voiture, et la SNCF perdrait des recettes importantes.

- Elle n'aurait de sens que si les modes concurrents du train payaient eux aussi la totalité des infrastructures qu'ils utilisent, ainsi que leurs coûts écologiques, largement supérieurs à ceux du train : on en est loin.

Dès lors que les voyageurs paient les coûts d'entretien et d'exploitation du réseau, le financement des infrastructures ferroviaires (extension du réseau TGV, régénération et modernisation du réseau classique) doit être assuré par l'Etat et les collectivités territoriales, et par le produit des écotaxes, qui restent à créer, sur le trafic aérien intérieur et les péages autoroutiers.

Mieux répondre aux exigences de service public, d'aménagement du territoire et de sauvegarde de l'environnement clairement exprimées par l'opinion exige qu'on ne s'en tienne pas aux bonnes intentions exprimées lors du Grenelle de l'environnement.

Transport scolaire (suite et fin)

Quelques chiffres

Le transport scolaire représente environ 75% de l'activité transport interurbain par autocar, il emploie 50 000 personnes. Deux millions d'élèves environ en bénéficient en province.

En Côte d'Or (507 000 habitants dont 300 000 hors de l'agglomération dijonnaise), 28 000 élèves sont transportés, dont 2000 par le train. Le réseau départemental comprend 30 lignes régulières et 532 circuits scolaires assurés par 45 autocaristes (la plupart des services sont dotés d'accompagnateurs). Le transport scolaire est gratuit.

En Mayenne (300 000 habitants), 373 circuits scolaires (comportant 4000 points d'arrêt) sont assurés par 16 autocaristes et des taxis. 10 000 élèves sont transportés. Le tarif est dégressif : 60 euros par an pour le premier enfant, 30 pour le second, 15 pour le troisième, gratuité pour les suivants (source : revue Transport Public).

Public ou privé ?

Le transport scolaire relève du service public tel qu'il est défini dans la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (loi Fiterman du 30-12-1982), puisqu'il est inévitablement déficitaire. Il s'adresse à tous les élèves de l'enseignement public et de l'enseignement privé sous contrat avec l'Education Nationale.

Transport scolaire et intégration sociale

Le transport scolaire peut jouer un rôle décisif au service de la cohésion sociale. A Bergerac (24), l'école primaire d'une cité HLM était devenue un ghetto : 83% des enfants qui la fréquentaient étaient d'origine étrangère. En 1996, à l'initiative de Daniel Garrigue, maire UMP de la ville, l'école a été fermée et transformée en centre d'initiation scientifique ; les 120 écoliers sont dorénavant transportés le matin par bus dans 7 écoles de quartiers plus favorisés, et ramenés chez eux le soir.

Longtemps unique en France, cette pratique, calquée sur le "busing" mis en place aux Etats-Unis pour lutter contre la ségrégation raciale dans les années 1960, a été reprise très récemment à Oullins et Saint Etienne.

Redoutée par certains parents lors de son lancement, elle est aujourd'hui bien acceptée par les enseignants, parents et enfants des écoles d'accueil. Elle permet un brassage social des enfants concernés, une élévation du niveau de leurs résultats scolaires et en particulier un apprentissage plus rapide de la langue française, enfin une intégration plus facile lors de l'arrivée au collège.

Retour sur la gratuité des transports urbains

Une étude récente du cabinet ADETEC (www.adetec-deplacements.com/predit.pdf et [.../diapredit.pdf](http://www.adetec-deplacements.com/diapredit.pdf)) conforte les réserves très fortes exprimées par la FNAUT à l'égard de la gratuité (voir FNAUT Infos n°151).

ADETEC a analysé les réseaux de 64 agglomérations de 50 à 100 000 habitants (données 2004). Leur fréquentation est proportionnelle à l'offre kilométrique et moyennement sensible à la tarification. Elle est de 32 voyages par an et par habitant en moyenne (contre 65 dans les réseaux des agglomérations de plus de 100 000 habitants sans transport en site propre), y compris pour les réseaux à tarification dite "très attractive" (Arles, Beauvais, Châlons-en-Champagne, Creil, Draguignan, Epinal, Sarreguemines, Soissons et Tarbes). Pour les réseaux entièrement gratuits, elle est de 47 à Châteauroux et de 5 à Vitry où l'offre est très faible. D'une manière générale, l'offre est moindre dans les réseaux gratuits ou à bas tarifs.

6 réseaux ont été comparés plus précisément : Châteauroux (gratuité totale, 47 voyages par an et par habitant), Arras (gratuité pour 69% des déplacements, 69 voyages), Creil et Laval (tarification attractive, 77 et 72 voyages), Cherbourg et la Roche sur Yon (tarifs assez élevés, 59 et 64 voyages). Les différences de fréquentation de ces réseaux dépendent de la tarification, mais aussi de la densité de l'agglomération, de la quantité et de la qualité de l'offre, enfin des conditions d'usage de la voiture (qui sont faciles sauf à Creil).

En conclusion, si la gratuité peut dopper la fréquentation d'un réseau, elle ne constitue qu'un élément d'attractivité parmi d'autres, auxquels elle ne peut se substituer (fréquences plus élevées).

D'autre part, elle ne peut à elle seule tenir lieu de politique des déplacements. Pour attirer significativement les automobilistes, elle doit s'accompagner de contraintes sur la voiture et d'une politique cohérente d'urbanisme (à Châteauroux, la part modale du bus est passée de 2% à 4%, mais celle de la voiture n'est passée que de 70% à 69%).

Une grille tarifaire pouvant inclure la gratuité pour les publics à bas revenus est préférable à la gratuité totale, car on conserve alors une marge de manœuvre financière pour améliorer l'offre.

Enfin, rendre les transports collectifs plus attractifs financièrement pour les usagers passe également par une bonne information sur les coûts réels d'utilisation de la voiture et par une hausse de ces coûts (prix plus élevé des carburants et du stationnement, péage urbain).

Bêtise et démagogie électorales

Gratuité

En période électorale, parler de gratuité, c'est évidemment plus payant que d'évoquer le péage urbain ! De nombreux candidats ont exploité ce filon.

Benoît Blin, candidat MODEM à Nantes, avait la solution pour combler le manque à gagner de l'exploitant urbain (35 millions d'euros par an) : installer des panneaux publicitaires dans les bus et tramways "comme dans le métro parisien", et augmenter le prix du stationnement (qui rapporte actuellement 5 millions par an). Réponse du maire PS Jean-Marc Ayrault : "instaurer la gratuité, c'est renoncer à 2 km de tramway supplémentaires par an".

A noter cependant la bonne position du candidat sur "l'ayraultport" de Notre Dame des Landes, "une erreur dramatique sur les plans économique et écologique, un non-sens ; mieux vaut favoriser le rail pour l'accès à Roissy".

Jacques Domergue, député UMP de l'Hérault, candidat battu à la mairie de Montpellier, lui aussi partisan de la gratuité du réseau urbain (auparavant, il ne proposait que celle du tramway), n'a pas expliqué comment il remplacerait les 30 millions d'euros par an versés par les usagers. Même démagogie de la part de Pierre Hérisson, sénateur UMP battu à Annecy. A Toulouse, le nouveau maire PS Pierre Cohen ne proposait la gratuité que pour les moins de 26 ans.

Martine Lignières-Cassou, candidate PS élue à la mairie de Pau, a promis la gratuité du réseau urbain "en fin de mandat". Le maire sortant UMP ex-PS, Yves Urieta, promettait, lui, la gratuité des deux premières heures de parking dans le centre les vendredis et lundis.

La gratuité a été proposée aussi à Sophia Antipolis par des candidats communistes. Record battu par Michèle Fournier-Armand, candidate PS battue en Avignon, qui voulait le "tout-gratuit" : des navettes gratuites pour accéder au centre-ville, des parkings gratuits le samedi, et l'A7 gratuite entre Avignon-nord et Avignon-sud.

Haro sur le bus et le tram

Flatter l'automobiliste, c'est une vieille recette électorale.

Françoise de Panafieu, candidate UMP à la mairie de Paris, voulait ouvrir les couloirs de bus à tous les véhicules aux heures creuses. C'est pourtant aux heures de pointe qu'ils aimeraient bien pouvoir utiliser les couloirs de bus.

La candidate a dénoncé la politique des transports "aberrante" de Bertrand Delanoë, en particulier la construction du tramway des Maréchaux, une "erreur

stratégique" qui a "augmenté les risques d'accidents pour les piétons" (pourtant la fréquentation du tramway est double de celle des anciens bus et c'est une diminution de 40% du nombre des accidents qui a été observée sur cet axe). Selon elle, on a "stigmatisé l'automobiliste", on veut "chasser la sorcière automobile", et "la voirie est devenue méchante et agressive". C'est épouvantable !

Jean-Philippe Morel, président du parti radical de Côte d'Or, a créé un "collectif pour la fluidité de la circulation" : il réclame la suppression des 25 km de couloirs bus de Dijon.

Christian Estrosi, ministre UMP de l'Outremer, candidat élu à la mairie de Nice, a encore enrichi le bêtisier du tramway : "le tramway a provoqué une cassure de la ville en deux parties, les voitures ne peuvent plus traverser Nice comme avant, le tramway a fait disparaître 1800 places de parking qu'il faut recréer en ville et en périphérie, la deuxième ligne n'est pas prioritaire".

Renaud Dutreil, ancien ministre des PME, candidat UMP à la mairie de Reims, a mené une campagne archaïque contre le tramway pourtant définitivement adopté par le maire sortant Jean-Louis Schneiter (un contrat a été signé en juillet 2006 avec le consortium privé Mars, sa rupture serait ruineuse pour la collectivité qui devrait rembourser au moins 120 millions d'euros). Selon lui, "le choix du tramway a pour objectif de supprimer des emplois de conducteurs". On se demande alors pourquoi la CGT a soutenu son adversaire socialiste. M. Dutreil préférerait les grands projets plus voyants : un hôtel 4 étoiles, un port de plaisance, une tour gigantesque et des parkings près du centre.

Trambus ou Busway ?

Pour épater l'électeur-gogo, rien de tel qu'une technologie soi-disant innovante avec un nom mystérieux. Un bus en site propre ou un tramway, c'est efficace mais tellement vieux jeu !

A Marseille, Jean-Claude Gaudin veut un Busway (comme Dominique Gros, candidat PS élu à Metz) et son adversaire PS Jean-Noël Guerini un "trolleybus à batteries". A Pau, François Bayrou proposait un trambus Phileas "guidé par de petits aimants de la taille d'un bouchon de jurançon", en site propre non protégé, à double voie sur une avenue large et à voie unique dans le centre. Quant à Christian Estrosi, dont l'information laisse à désirer, il estime qu'il faudra "adopter à Nice le tramway sur pneus Translohr comme Nancy, Bordeaux et Strasbourg, il est trois fois moins cher que le tramway".

Carnet du voyageur

Accessibilité

Rentrant à Paris par la gare de l'Est, j'ai eu la désagréable surprise de constater que, malgré tous les travaux de rénovation réalisés dans cette gare, il restait une dizaine de marches à descendre pour pouvoir accéder au métro, sans le moindre plan incliné pour pouvoir faire rouler les bagages et permettre aux personnes à mobilité réduite de contourner cet obstacle.

Marie-Rose Bernazzani, AUTAUT

Trains périodiques

La SNCF devrait comprendre que, si un train tel que le Lyon-Bordeaux est à circulation périodique, le voyageur est susceptible d'adapter la date de son déplacement au service offert. D'où l'utilité d'une information complète, précisant les jours de circulation.

Jean Lenoir, FNAUT Paris

Tarifs SNCF

Selon la SNCF, ses nouveaux "produits" correspondent à une attente de la clientèle. Argument typique de commerciaux ! Dans tout domaine, quand on lance un produit, c'est, selon les vendeurs, "parce que la clientèle le désire". En réalité, les voyageurs veulent une tarification simple, claire, et une délivrance facile et rapide des billets.

Denis Wenisch, FNAUT Auvergne

Fraude encouragée

Depuis plusieurs mois maintenant, il n'est plus possible de composer les billets en gare de Bellegarde. Ces billets restent donc valables trois mois s'ils ne sont pas poinçonnés par un contrôleur. Or mes fréquents déplacements vers Genève et Lyon m'ont permis de constater qu'on peut souvent effectuer un tel trajet sans voir un contrôleur.

Pierre Loridon, 01 Bellegarde

Gares

Me rendant de Paris en Ardèche, je constate, une fois monté dans le car TER pour Aubenas, que j'ai oublié mon téléphone dans le TGV. A l'arrivée, je veux appeler la gare de Montélimar pour lui signaler mon oubli. Mais la SNCF ne communique plus aucun numéro de téléphone ! Que faire si l'on observe une vache sur une voie et si l'on veut prévenir d'urgence la gare la plus proche ?

Lors d'une randonnée dans le Jura, j'ai pu apprécier l'amabilité et la compétence des agents de la gare de Frasne. Alors que les horaires d'ouverture des points de vente se réduisent de plus en plus, la gare de Frasne accueille les clients 24 h sur 24, tous les jours !

Jean-Marie Tisseuil, FNAUT Paris

Arrêts supprimés

Travaillant en région parisienne et ma famille résidant en province, je suis titulaire d'une carte Fréquence et utilise les trains Teoz Paris-Toulouse. Suite à la suppression incompréhensible de nombreux arrêts à Caussade (Tarn et Garonne), il m'est dorénavant extrêmement difficile de voyager en fin de semaine. Je suis particulièrement offusqué par le manque total d'information sur ces suppressions décidées dans le secret : à Paris-Austerlitz, c'est moi qui les ai signalées aux guichetiers ...

Michel Roques, 92 Chatillon

Comme une trentaine d'autres abonnés, j'utilise la LGV Valence-Avignon-Marseille pour des aller-retours quotidiens domicile-travail. Les horaires mis en place fin 2007 remettent en cause soit la pertinence du TGV comme moyen de transport soit même la possibilité d'exercer nos activités professionnelles (arrivée trop tardive à Marseille, retour trop avancé d'Avignon). Le rétablissement d'arrêts en Avignon et à Valence TGV est indispensable pour nous.

Anny Chapurlat, 26 St Marcel les Valence

Gare fermée

Tous les jours, des cars partent de la gare de Parthenay pour Poitiers ou s'y arrêtent (ligne Nantes-Poitiers). Or cette gare n'ouvre qu'à 9h30 en semaine, 10h le samedi et 15h le dimanche. Il est donc impossible d'y acheter des billets. Seul un petit local non fermé est à la disposition des voyageurs. J'ai demandé l'ouverture de la gare dès 6h30, en particulier en hiver.

Bernard Plichard, FNAUT Poitou-Ch

Autocar complet

Un samedi matin fin janvier, je veux aller de Poligny à Lons le Saunier pour assister à la traditionnelle "percée du vin jaune". 30 usagers, dont une majorité de jeunes non motorisés, attendent le car TER, en retard, en provenance de Mouchard et Arbois. "Je suis complet, débrouillez-vous", annonce le conducteur. L'un fait du stop, l'autre appelle ses parents à l'aide : "vivement 18 ans et le permis". Au retour, le soir, le car est doublé, mais le mal est fait.

François Grosjean, 10 Buchères

En Autriche

Dans les Alpes autrichiennes où j'habite, la ligne que j'utilise a été doublée en 1995, le matériel est neuf, les horaires sont cadencés à la demi-heure (au pire à l'heure les dimanches et fêtes). Elle relie une ville de 15 000 habitants à une ville de 30 000 habitants. Les tarifs sont attractifs, peu de problèmes techniques ou de conflits sociaux sont rencontrés.

Témoignage de Gérald X sur le forum du site www.trains-en-voyage.com

Emprises ferroviaires à sauvegarder

Les lignes ne sont pas les seuls éléments du patrimoine ferroviaire : il est urgent de s'inquiéter des 230 gares que la SNCF vient de fermer au trafic des wagons isolés. Les terrains libérés au voisinage des gares sont généralement assez recherchés : comment de nouveaux exploitants - de proximité ou non - pourront-ils intervenir s'ils ne disposent plus des installations nécessaires pour charger et décharger les wagons ?

Le ministère des Transports devrait donc geler les voies, bâtiments et terrains concernés, et par ailleurs obliger la SNCF à mettre les clients qu'elle abandonne en contact avec ses concurrents ferroviaires, comme elle le fait déjà en faveur des routiers.

En région PACA, si un trafic de ciment par conteneurs a pu reprendre au départ de Peille (ligne Nice-Breil), c'est parce que la commune avait acquis des terrains pour empêcher leur aliénation. Mais la SNCF a, par la suite, trouvé divers prétextes pour renvoyer le trafic sur la route.

Le trafic de bois fourni par une exploitation forestière proche du col de Turini ne peut aujourd'hui être traité en gare de l'Escarène (06), les terrains nécessaires ayant été vendus au Conseil général qui y a construit un collège.

La SNCF non seulement veut abandonner le trafic diffus, mais œuvre pour que personne ne puisse le faire à sa place : il est vital de rendre l'outil ferroviaire à ceux qui en ont besoin.

Frédéric Laugier, FNAUT PACA

Devinette

Qui a dit : "lorsqu'une voie ferrée ferme en Allemagne, elle est conservée le plus longtemps possible, au cas où un projet de développement économique en aurait l'utilité. En France, les collectivités s'empressent de déferrer. RFF doit avoir une vision très prospective des infrastructures ferroviaires aujourd'hui inutilisées qui pourront resservir dans 20 ou 30 ans. Mais cela implique de dire non à des élus locaux qui voudraient y construire des promenades pour les chevaux ou les rollers. Nous étions bien contents de retrouver l'ancienne ligne de Chartres par Gallardon pour y faire passer le TGV Atlantique, la ligne Niort-Saintes pour l'autoroute ferroviaire ou la ligne des Carpates pour le TGV Paris-Genève" ?

- Un expert ferroviaire ?
- Un écologiste passéiste ?
- Un vice-président de la FNAUT ?
- Un ancien président de la SNCF ?
- Un syndicaliste cheminot ?
- Un ministre des Transports ?

Récompenses :

⊕ +2 points à la banque HSBC : elle oblige ses 15 000 salariés à utiliser le train plutôt que l'avion pour les trajets professionnels dont la durée ne dépasse pas 3 heures, et elle leur rembourse leur abonnement annuel aux services municipaux de location de vélo.

⊕ +2 points à Jean-Pierre Jouyet, secrétaire d'Etat aux affaires européennes. Il a convaincu la SNCF de mettre en circulation, à partir de la présidence française de l'Union Européenne, un TGV Bruxelles-Strasbourg via Roissy (3h30) pour transporter les députés et fonctionnaires du Parlement européen lors des sessions plénières qui se tiennent à Strasbourg une fois par mois.

Punition bien méritée :

⊖ - 10 points (et pas d'avancement pendant 3 ans) à François Marzorati, sous-préfet de Thionville. Opposé à la proposition de l'association AGIRR de rouvrir la ligne Fontoy-Audun le Tiche, cet homme d'action à court terme déclare : "mieux vaut une route tout de suite qu'une voie ferrée dans dix ans". Il fallait oser le dire après le Grenelle de l'environnement...

Chronique du développement durable

⊗ Jean François, conseiller général UMP de Moselle, dénonce comme un inadmissible gaspillage d'argent public le transfert (pourtant indispensable) de la gare TGV mosellane de Louvigny à Vandières. Mais il veut passer à 2*2 voies la D 955 Metz-Château Salins-Sarrebourg, peu fréquentée en dehors des heures de pointe, pour mieux desservir l'aéroport et la gare de Louvigny. Et il défend l'A32 qui ferait double emploi avec les investissements routiers départementaux qu'il préconise.

⊗ Xavier Darcos, ministre de l'Education, alors maire UMP de Périgueux, a, peu avant les élections, relancé la liaison aérienne avec Paris, fermée en 2005 : 2 vols par jour avec un avion de 19 places, un bel exemple de développement durable ! Selon son successeur PS Michel Moyrand, "il aurait mieux fait de se mobiliser pour le retour des trains directs pour Paris".

⊗ Bruno Ravaz, candidat MODEM à la mairie de Toulon, a fait du tramway une priorité absolue. Mais, pour le financer, il propose de différer la construction de la LGV PACA et d'abandonner le tracé littoral par Marseille et Toulon. Et si on diffèrait la construction du tramway de Toulon pour pouvoir financer la LGV ?

BIEN DIT

● **Jean-Pierre Grand**, député-maire de Castelnau (34) : "un effet pervers de la gratuité est de faire payer totalement par l'agglomération un service utilisé par des usagers habitant des communes périphériques n'apportant aucune contribution fiscale à l'agglomération".

● **Paul Pluviaud**, vice-président de la communauté d'agglomération de Châteauroux : "il n'est pas certain que la gratuité des transports urbains soit tenable à terme. Comment développer l'offre et améliorer la qualité de service sans en faire supporter une partie du coût par l'utilisateur ?"

TRES MAL DIT

● **François Hollande**, premier secrétaire du PS (Libération du 27-02-08) : "il faut attribuer un chèque essence à tous les salariés qui utilisent leur véhicule pour se rendre à leur travail".

● **Ségolène Royal**, présidente PS de la région Poitou-Charentes (France 3, 19-03-08) : "le gouvernement doit baisser le prix de l'essence".

Engin énigmatique

● Selon le **Monde 2** du 1-03-2008 : le TVR de Nancy est "un engin hybride sur rails et sur pneus" ; lorsqu'il quitte la ville-centre, "il sort ses roues et se mêle à la circulation". Faut-il comprendre que cette curiosité circule sur deux rails et sans roues dans la ville ?



Humour anglais

Les affiches suivantes ont été mises en place en Angleterre : "attention, route mouillée par temps de pluie" et "ne pas ouvrir cette porte pendant le vol de l'avion sauf en cas d'urgence".

Conducteurs assoupis

L'équipementier automobile Denso a présenté un système pour réveiller le conducteur qui s'endort au volant. Une caméra intégrée au cockpit de la voiture mesure le degré d'ouverture de ses paupières ; au moindre signe de somnolence, le système lui souffle brusquement de l'air frais sur le cou.

Brèves

Autoroutes

Les Verts Rhône-Alpes ont demandé au Premier ministre de renoncer à l'A45, deuxième autoroute Lyon-Saint Etienne, puisque le trafic a diminué (de 3000 véhicules par jour selon la DDE) depuis 2004 sur la première, l'A47, en raison de la hausse du prix des carburants et de l'amélioration sensible de la liaison TER.

Succès du TGV

Selon une étude confidentielle révélée par l'Agence France Presse, Air France envisage une forte réduction de son trafic intérieur dans la décennie à venir en raison de la concurrence du TGV et de la percée des compagnies à bas coûts. Les lignes reliant Orly à Avignon, Rennes et Lyon pourraient fermer dès cette année ; les liaisons avec Bordeaux et Strasbourg suivraient en 2015-2016. L'impact écologique d'une extension rapide du réseau TGV est confirmé.

Travaux routiers sans fin

Michel Destot, maire PS de Grenoble, a reconnu que la rocade nord, dont il est un promoteur acharné, ne permettrait de désaturer la ville que si on "requalifiait" aussi l'autoroute A480. Prudent, il n'a pas indiqué le coût global du projet.

Autopartage

Selon Michaël Glotz-Richter, ingénieur à la ville de Brême : "l'autopartage a un potentiel de près de 4 millions d'utilisateurs en Europe. Il peut permettre d'éliminer 500 000 voitures et de récupérer 2500 hectares dans les villes européennes". A Brême, l'autopartage a 3800 adeptes sur 540 000 habitants (38 stations, 300 véhicules). On recense 80 000 autopartageurs en Allemagne, 70 000 en Suisse, et 3500 seulement en France où, cependant, la pratique de l'autopartage commence à se développer sérieusement.

Carême automobile

Depuis plusieurs années, les Eglises catholiques et protestantes du Luxembourg et du sud de l'Allemagne proposent de préparer Pâques par un "jeûne automobile" (Autofasten) : "la voiture n'est pas une divinité qu'il faut adorer, mais un simple outil. En participant à ce jeûne, vous assumez votre responsabilité à l'égard de la Création". Selon un organisateur, "cette forme de jeûne est plus actuelle que le jeûne alimentaire".

Cette initiative est soutenue par les administrations des transports et de l'environnement, par de nombreuses associations écologistes dont Greenpeace, et par les sociétés de transports, de covoiturage et de location de vélos, qui offrent des prestations à tarif réduit.

Actions en régions

Ile de France

- Mieux se déplacer à Bicyclette (MDB) s'oppose fermement au projet de la ville de Paris d'autoriser les scooters électriques à circuler sur les aménagements cyclables : comment la police pourra-t-elle distinguer les scooters électriques des scooters thermiques ?
- L'AUT Ile de France s'inquiète de la réduction drastique du nombre des guichets de vente dans les stations du métro parisien : les machines automatiques, d'utilisation complexe, laissent de côté une partie des voyageurs.
- Consciente de la nécessité d'une meilleure desserte de Roissy mais considérant que la rentabilité du CDG Express est improbable, l'association Vivre sans CDG Express propose la circulation d'Eole sur le tracé retenu pour le CDG Express, avec des arrêts au Bourget, à Aulnay et au Vert Galant. On obtiendrait ainsi une desserte plus diversifiée de Paris et une meilleure connexion avec le RER B.

Midi-Pyrénées

- TARSLY-FNAUT demande que les usagers du TER soient indemnisés dès que les trains ont plus de 30 mn de retard ou sont supprimés, et qu'en cas de retard ou de suppression, les usagers du TER puissent utiliser librement les Corail, Teoz et TGV dans la limite des places disponibles. L'association demande aussi que les pénalités dues par la SNCF à la région en cas de trafic perturbé soient augmentées.
- Jacques Vaisson, président de TARSLY-FNAUT, réclame une modernisation de la voie ferrée Castres-Toulouse : les temps de parcours des trains n'ont pas évolué depuis 40 ans. Il s'oppose au projet de grand contournement routier de Toulouse et réclame une rocade ferroviaire.
- La FNAUT Midi-Pyrénées proteste contre les suppressions d'arrêts de trains Teoz à Souillac, Gourdon et Caussade. Elle demande des arrêts du train de nuit Paris-Albi via Rodez à Baraqueville et Naucelle.

Poitou-Charentes

- La FNAUT-PC participe aux réunions de travail organisées par le département de la Vienne pour la refonte de son réseau d'autocars, et par le département de la Charente pour la mise en accessibilité de ses autocars et des points d'arrêt.
- L'association demande une exploitation plus intense de la ligne La Rochelle-Bordeaux (elle a obtenu la transformation d'un train circulant à vide entre Saintes et Saint Mariens en train commercial), le renforcement de la desserte entre La Ro-

chelle-Rochefort et une refonte des horaires sur la ligne Limoges-Angoulême. Elle s'inquiète de l'incidence des travaux en cours sur la ligne Limoges-Poitiers : report du trafic sur la route, retards, désaffection de la clientèle. Elle souhaite la création de comités de lignes interrégionales. Elle est favorable aux deux projets d'électrification des lignes Niort-Saintes-Royan et Angoulême-Saintes-Royan permettant la desserte TGV de Royan.

L'association fait partie du comité d'élaboration du Schéma de Cohérence Territoriale de La Rochelle.

- L'ADTFTS poursuit ses interventions pour la réouverture au service voyageurs de la ligne Thouars-Niort, où seuls circulent des trains de fret.

Provence-Alpes Côte d'azur

- L'Association des Voyageurs du Moyen Var constate l'exaspération des usagers du TER Fréjus-Toulon-Marseille et réclame à la région le remboursement des billets (valables un seul jour) en cas de non circulation des trains pour cause de grève, manque de personnel ou de matériel.
- Alors que la qualité du TER-PACA est la pire de France, la FNAUT-PACA s'étonne que la région ait renouvelé fin 2006, pour 10 ans, la convention TER qui la lie à la SNCF.
- La FNAUT-PACA fait remarquer que le tronçon Saint Isidore-Carros de la RD 6202 bis (ex-RN 202 bis) a coûté 169 millions d'euros et n'a fait que déplacer, voire amplifier, les embouteillages niçois, alors que la réouverture de la ligne Cannes-Grasse a coûté 48 millions d'euros.
- L'association Toulon Var déplacements a demandé à tous les candidats aux élections municipales de s'engager à construire un tramway sur rails à Toulon, seule agglomération française de plus de 400 000 habitants à ne pas en être équipée (la qualité de l'air y est déplorable).

Rhône-Alpes

- L'ADTC-Grenoble constate avec étonnement que la ville de Grenoble rappelle à l'ordre, par voie d'affichage, les cyclistes circulant illégalement sur les trottoirs, et continue à aménager systématiquement les nouvelles bandes cyclables... sur les trottoirs.
- DARLY, Lyon-Métro et d'autres associations lyonnaises s'opposent au tracé retenu pour le tram-train Leslys entre Lyon Part Dieu et l'aéroport de Saint Exupéry, et demandent l'adoption d'un tracé compatible avec une extension du tramway LEA vers Pusignan, Pont de Chéry et Crémieu.

Activités de la FNAUT

- François Jeannin a représenté la FNAUT à la conférence nationale consultative annuelle de RFF sur l'attribution des sillons.
- Régis Bergounhou a rencontré Bertrand Pancher, député chargé d'une mission de réflexion sur la mise en œuvre des conclusions du Grenelle de l'environnement sur la gouvernance.
- Jean-François Troin est intervenu lors de la 4ème journée du transport régional organisée à Tours par l'Humanité.
- La FNAUT a demandé à Xavier Bertrand, ministre du Travail, de ne pas rejeter le chèque transport mais de le perfectionner (voir FNAUT Infos n°160).
- Jean Sivardière et Jean-Louis Camus ont rencontré Michel Leboeuf, directeur du développement à la direction Voyages-France-Europe de la SNCF.
- Jean Sivardière a rencontré Alexis Vuillemin, conseiller technique d'Eric Woerth, ministre du Budget et de la Comptabilité Publique, au sujet du financement des grandes infrastructures de transport. Il a eu un entretien avec Chantal Lecomte, inspectrice générale de l'Equipement, sur l'avenir du Conseil National des Transports.
- Jean Sivardière, Jean Lenoir et Claude Pierre dit Barrois ont rencontré Patrick Vieu, directeur des Transports Ferroviaires et Collectifs du MEDAD.
- Jean Sivardière, François Jeannin et Claude Pierre dit Barrois ont rencontré Véronique Wallon, directrice de la stratégie de RFF, et Jean-Louis Rohou, secrétaire général de RFF.

La FNAUT a le regret d'annoncer le décès de Jean-Louis La Rosa. Spécialiste reconnu des transports urbains, il avait été vice-président de la FNAUT pendant plusieurs années. Très sensible aux difficultés concrètes des usagers, il avait piloté la rédaction d'un "cahier de doléances des usagers des transports urbains" (voir FNAUT Infos n°154).

Journée de formation

Une journée de formation sur les impacts environnementaux des transports est organisée à Paris par la FNAUT le samedi 17 mai 2008. Exposés d'Edmond Luca (les coûts externes des transports), Paul Mathis (les agro-carburants) et Olivier Louchard (la politique de l'Union Européenne).

fnaut infos- Bulletin mensuel d'information

Directeur de publication : Jean Sivardière
CPPAP n° 0908 G 88319 - Dépôt légal n° 164
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

Publicité automobile : la FNAUT réagit

Le développement durable est d'actualité depuis le Grenelle de l'environnement et, plus que jamais, les entreprises font du "greenwashing" (un petit coup de peinture verte est ajouté à leur communication). Le secteur routier n'échappe pas à cette mode pernicieuse : tout est devenu "durable", les autoroutes comme les 4x4.

Les associations environnementalistes (en particulier France Nature Environnement et le Réseau Action Climat, dont la FNAUT est membre) dénoncent l'attitude des constructeurs automobiles.

- Les constructeurs font pression sur les pouvoirs publics (Etats et Union européenne) contre un projet de réglementation limitant de manière plus stricte le niveau d'émission de CO2 des véhicules particuliers neufs.

- Ils refusent de se conformer à la directive européenne 1999/94/CE qui précise les informations relatives à la consommation de carburant et aux émissions de CO2 qui doivent être fournies aux consommateurs. Ces indications sont très difficiles à découvrir sur les affiches ou placards publicitaires et ne sont lisibles qu'à la loupe (voir le site www.affichezleco2.fr), mais les pouvoirs publics n'interviennent pas.

- Enfin les constructeurs mettent en avant quelques modèles soi-disant peu polluants, laissant croire au public que l'ensemble de leur gamme est devenue "verte", "propre" et "citoyenne".

Cette dernière démarche, particulièrement pernicieuse, a incité les juristes de la FNAUT à surveiller attentivement la publicité automobile récente.

La FNAUT, association de consommateurs agréée par l'Etat et association de défense de l'environnement, a finalement porté plainte auprès du Procureur de la République du Tribunal de Grande Instance de Paris, pour "publicité de nature à induire en erreur" relative à la gamme 9-3, à l'encontre du constructeur Saab et de toute autre personne ayant pu apporter son concours à la conception et à la diffusion de la publicité incriminée. Celle-ci présentait cette gamme bimode éthanol-essence comme étant "verte", "plus écologique" et "plus économique" et le bioéthanol comme étant un "carburant naturel".

Jean Sivardière

Aménagement du territoire et besoins de déplacements

Bien des décisions sont prises dans le domaine de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme sans étude préalable de leur impact sur les besoins de déplacements. Elles provoquent une inflation dangereuse de ces besoins, une utilisation accrue de l'automobile, des risques d'accidents et des nuisances supplémentaires, enfin de graves difficultés de déplacements pour les personnes non motorisées, en raison de l'absence ou de l'inadaptation des transports collectifs. Nous examinons ici, à partir de situations concrètes, les conséquences de la réforme de la carte judiciaire, des regroupements de services publics en zones rurales, et des orientations de l'urbanisme commercial.



Photo : Marc Debrincat

Un Français parcourt en moyenne 43 km par jour (déplacements en avion compris), soit 4 fois plus qu'en 1960. 84% de ces km sont effectués en voiture. Or le nombre et la longueur des déplacements automobiles pourraient être réduits si une politique plus rationnelle était suivie en matière d'aménagement du territoire et d'urbanisme.

Nous avons souvent évoqué les effets pervers du positionnement aberrant des gares nouvelles TGV en rase campagne (Haute Picardie, Meuse, Moselle) ou en périphérie de centres urbains sans desserte TER possible (Le Creusot, Mâcon, Avignon, Aix en Provence) : il suffit d'observer la surface croissante des parkings aménagés autour de ces "gares-betteraves" pour comprendre que les voyageurs les rejoignent majoritairement en voiture (à la gare de Valence TGV, pourtant desservie par le TER Grenoble-Valence, même les parkings sauvages sont saturés).

Le cas de ces gares n'est malheureusement pas isolé. Grandes surfaces commer-

ciales, lieux de loisirs et même hôpitaux s'implantent dans des zones périurbaines ou même rurales inaccessibles si on ne dispose pas d'une voiture.

Inversement, faute de rentabilité financière immédiate, les services publics et les services au public disparaissent peu à peu des zones rurales et même des villes petites et moyennes, sans que les possibilités d'accès par transport collectif aux points de regroupement de ces services soient examinées en amont des décisions.

Ces erreurs se traduisent par des trafics automobiles nouveaux, c'est-à-dire des pertes de temps, des embouteillages, des accidents, des nuisances, des gaspillages d'énergie, des émissions de CO2, enfin des coûts élevés pour les ménages et la collectivité. Mais on n'en a guère parlé pendant le Grenelle de l'environnement. L'augmentation inévitable du prix du pétrole obligera pourtant les pouvoirs publics à repenser l'aménagement du territoire et à rétablir des services de proximité.

Carte judiciaire : une réforme prématurée

Bien dit

Il n'appartient pas à la FNAUT de porter un jugement de principe sur la réforme de la carte judiciaire imposée par la Garde des Sceaux Rachida Dati. Elle doit cependant en souligner un grave effet pervers : la suppression de 23 tribunaux de grande instance (TGI) sur 181, 178 tribunaux d'instance (TI) sur 473, 55 tribunaux de commerce sur 184, ainsi que de cours d'appel et de pôles d'instruction, va se traduire par une multiplication des déplacements à longue distance, tant des justiciables que des personnels de justice (magistrats, greffiers, avocats), des petites villes et villes moyennes vers les grandes agglomérations. Le ministère de la Justice a supprimé par ailleurs 63 conseils de prud'hommes sur 271.

Toutes ces juridictions traitent de questions de loyers, de surendettement, de tutelle, de petits contentieux, de licenciements. Ce sont souvent des justiciables modestes, non motorisés, qui feront les frais de ces regroupements : difficultés de transport, pertes de temps et dépenses supplémentaires. Or cette conséquence n'a fait l'objet d'aucune étude d'impact.

Comme l'explique Pascal Terrasse, président PS du Conseil général de l'Ardèche, "la réforme ne tient aucun compte du territoire ou des activités et des populations". Ainsi, il avait été décidé initialement de ne conserver qu'un seul tribunal de grande instance par département (il en restera finalement 158) alors qu'il fallait raisonner par bassins de vie.

Les employés du TGI d'Avranches (Manche) devront dorénavant parcourir 40 km sur la route pour se rendre à Coutances. Certes le rail assure la liaison en 35 mn, et le palais de justice de Coutances est situé à deux pas de la gare. Mais le premier train de la journée part d'Avranches à 10h16 (le train de 7h07 n'existe que le lundi), alors que le train de retour est positionné dans un horaire bien adapté. On peut multiplier les exemples de ce type.

Le TI et le tribunal de commerce de Bayeux seront transférés à Caen, à 25 km : la liaison TER est performante, mais bien des habitants de l'est de la Manche devront parcourir 50 km en voiture pour se rendre à Caen.

En Bretagne, les TI de Pontivy et Loudéac sont supprimés. Or la ligne Auray-Saint Briec est fermée depuis des années entre Auray et Loudéac et le trafic a été "suspendu", dans l'indifférence générale, entre Loudéac et Saint Briec.

Le TGI de Dinan est transféré à Saint-Malo, à 30 mn par la voie express

et 1h06 au mieux le matin par le train, avec un changement obligatoire à Dol. Le retour est calamiteux : départ trop tôt à 17h20, arrivée à Dinan à 18h44. Une correspondance manquée à Dol à quelques minutes près empêche un retour plus tardif.

Le TI de Fougères est transféré à Rennes. Aucune relation ferroviaire n'est disponible puisque la ligne Fougères-Vitré est fermée : sa réouverture faciliterait aussi les déplacements vers Paris puisque le TGV s'arrête à Vitré.

Un habitant de Lannion dépend dorénavant du TGI de Saint Briec, à 70 km. Le trajet en train se fait sans changement à Plouaret en 1h mais, le matin, il n'y a pas de train entre 6h54 et 9h04.

Un habitant de Saint Nicolas de Redon (Loire Atlantique) dépend du TI de Saint Nazaire situé à 55 km, alors que le TI de Redon (Morbihan) est maintenu à deux pas de chez lui.

En Limousin, le TI de Bellac est transféré à Limoges : il traitait 1500 affaires par an, dont plus de 500 affaires de tutelles, les personnes âgées concernées devront se rendre en taxi à Limoges. 48% des audiences du TI d'Ambert (Puy de Dôme), transféré à Thiers, étaient consacrées aux tutelles.

Dans le nord de l'Isère, le futur tribunal de l'Isle d'Abeau sera moins bien desservi par le train ou l'autocar que ceux de Bourgoin et Vienne qu'il va regrouper. La suppression du TGI de Belley (Ain) obligera les justiciables à aller à Virieu-le-Grand en voiture, puis à Bourg-en-Bresse en train.

En Ardèche, les prud'hommes et le tribunal de commerce d'Annonay sont transférés à Aubenas, où l'activité économique est plus faible, à 150 km soit 4 h en voiture et 7 en transport collectif ! Selon le tribunal de commerce, "c'est le record de France de la plus longue distance entre les citoyens et leur justice. Chaque magistrat, bénévole, devra parcourir 4700 km par an". Le président de la CCI s'insurge lui aussi : "le bassin d'emploi d'Annonay concentre 51% de l'emploi salarié du département et 57% des entreprises de plus de 50 salariés".

En Corse, seuls survivent les tribunaux d'Ajaccio et Bastia. On peut aller par train de l'Île Rousse ou de Corte à Bastia, mais Sartène est à 1h30 d'Ajaccio, et Porto-Vecchio à 2h30 par route.

Les déplacements induits par la réforme Dati s'effectueront donc le plus souvent en voiture. Une adaptation préalable des transports collectifs (relations à créer ou à prolonger, correspondances à aménager) aurait pu faire l'objet d'une aide de l'État.

● Max Roustan, député UMP du Gard, vice-président de la délégation à l'aménagement du territoire de l'Assemblée Nationale : "la réforme de la carte judiciaire est purement mécanique et géographique ; elle crée des déserts judiciaires, surtout dans les régions où la population est vieillissante et où le nombre de personnes sous tutelle est important". A noter que le coût immobilier de la réforme est évalué à 500 millions d'euros.

● Marylise Lebranchu, député PS des Côtes-d'Armor, ancienne garde des Sceaux : "la nouvelle carte judiciaire crée une inégalité de droit entre les citoyens, car l'accès à la justice est différent suivant les territoires".

● Albert X, retraité habitant à Saint-Affrique (12), cité par La Croix : "on n'a pas d'industrie ; si on nous enlève le tribunal et peut-être l'hôpital, on va devenir un désert : Rodez est à 85 km d'ici".

Hôpitaux excentrés

A Annecy, le nouvel hôpital a été construit en périphérie, loin du centre. Un nouvel hôpital est prévu à 10 km d'Annemasse, à l'intersection des autoroutes A40 et A41, il remplacera l'hôpital actuel bien situé en centre-ville. Les conséquences de ce choix sont faciles à prévoir : du trafic automobile en plus, et des difficultés d'accès pour les personnes non motorisées (voir aussi FNAUT Infos n°157).

Armand Portaz, ADTC-Grenoble

Point de vue : une autre carte scolaire ?

La carte scolaire a pour objectif affiché d'offrir aux enfants une scolarisation proche de leur domicile et aisément accessible, et de garantir la mixité sociale. Or la sectorisation actuelle tient rarement compte de la desserte des établissements scolaires par transport collectif, ce qui impose aux élèves des trajets longs et fatigants. Quant à la mixité, elle est contrariée par la ségrégation sociale croissante de l'habitat.

Une sectorisation le long des lignes de transport collectif permettrait d'atteindre à la fois les objectifs d'accessibilité et de mixité. En effet dans les grandes villes, où se pose principalement la question de la carte scolaire, la plupart des lignes, en particulier les lignes radiales, traversent des quartiers socialement diversifiés.

A Genève, la carte scolaire est basée sur une telle sectorisation, elle est bien respectée par les familles. Alors pourquoi pas dans les villes françaises ?

Chantal Duchêne,
directrice générale du GART

Grands hôpitaux : casse-tête pour ruraux

En milieu urbain, les hôpitaux sont généralement bien desservis par les transports collectifs. Cependant la fermeture d'hôpitaux de proximité et le rabattement des malades sur de grands hôpitaux entraînent des problèmes graves d'accessibilité.

Le trajet est plus long pour le malade et cela peut comporter un risque médical important (femme enceinte, personne cardiaque). Si la Sécurité Sociale paie le déplacement, le coût en est augmenté. Et si le malade doit retourner à l'hôpital pour des contrôles après des soins, le coût du trajet est rarement remboursé.

Enfin comment vont faire les membres de la famille ou les amis d'un malade s'ils doivent parcourir plus de 100 km pour rendre visite à un malade et soutenir son moral ?

Il serait même question de transférer certains services hospitaliers de Brest à Rennes, à 250 km !

Pour les habitants de Cuillé, les grands hôpitaux les plus proches sont ceux de Rennes à 50 km et d'Angers à 80 km. Cette distance n'a rien de rédhibitoire (entre 1h et 1h30 de trajet) aux yeux du décideur qui pense en termes d'automobile et n' imagine pas un instant que toute une partie de la population n'est pas motorisée.

Mais pour le captif du transport collectif, faute de ligne de car transversale, le déplacement est un vrai chemin de croix : il faut utiliser un car jusqu'à Laval puis un train pour revenir sur Rennes ou un deuxième car pour aller jusqu'à Angers. Compte tenu de la qualité médiocre des correspondances, il est impossible de faire l'aller et retour dans la journée, d'où l'obligation coûteuse de passer une nuit à destination. Ne parlons pas du taxi, d'un coût inabordable pour de telles distances.

Un "superbe plateau technique" à Rennes ou Angers ne suffit pas : en core faut-il pouvoir y accéder.

D'où une suggestion de la FNAUT : la création d'une nouvelle ligne de car Segré-Vitré, qui croiserait plusieurs lignes de la Mayenne et de l'Ille et Vilaine, permettrait d'accéder bien plus rapidement soit à Vitré et Rennes, soit à Angers, ce qui résoudrait une grande partie des problèmes pour tout le sud Mayenne. Elle relierait plusieurs bassins de vie et d'emploi, et serait utile aux étudiants des universités de Rennes et d'Angers : l'aménagement du territoire doit tenir compte des réalités de terrain et des besoins des hommes.

Gérard Bamet,
FNAUT-Mayenne, 53 Cuillé

Services publics et déplacements dans les zones rurales

Des difficultés de déplacements sont provoquées par les regroupements de services publics ou au public : services postaux, perceptions, succursales de banques, hôpitaux, centres médicaux, maternités,...

Nous publions ci-dessous le témoignage de Gérard Bamet, qui est l'un des représentants de la FNAUT en Mayenne, sur les conséquences de ces regroupements en milieu rural.

A Cuillé, village de 1000 habitants en Mayenne, comme en de nombreux points du territoire, la levée du courrier a lieu dorénavant à 12h au lieu de 16h45. Par suite, les particuliers, artisans, commerçants, professions libérales, ... ayant une lettre urgente à poster dans l'après-midi doivent faire 34 km aller-retour en voiture pour aller au bureau de poste cantonal de Cossé. Là où seule circulait la voiture du facteur, les déplacements routiers se multiplient, avec leurs effets collatéraux : pertes de temps et surcoûts pour les particuliers et les entreprises, risques d'accidents, gaspillages de pétrole, augmentation de la pollution.

En Mayenne, les petits bureaux de poste sont dorénavant fermés l'après-midi et le lundi matin : le bureau de poste cantonal étant lui aussi fermé le lundi matin et à effectifs réduits le lundi après-midi, on assiste à des situations aberrantes. Je connais deux habitants de Cuillé qui se sont fait piéger et ont dû porter du courrier urgent à Laval : 60 km aller-retour, en voiture bien sûr.

D'autres décisions de la Poste obligent les usagers à se déplacer.

- Autrefois, quand le facteur apportait le courrier dans une entreprise, il emportait le courrier "prêt à poster". Aujourd'hui, il n'en a plus le droit sauf si l'entreprise paie ce service. Mais le coût est prohibitif : les entreprises préfèrent envoyer un employé jusqu'à un bureau de poste ouvert, même éloigné.

- Si un artisan ou commerçant voulait diffuser un prospectus dans sa zone de chalandise, il allait au bureau de poste du village qui s'en occupait, même si la diffusion concernait aussi le département voisin (Cuillé est à la limite de l'Ille et Vilaine). Aujourd'hui il doit se rendre au bureau de poste cantonal.

En 2007, le Crédit Mutuel a fermé son agence de Cuillé. Ses clients doivent dorénavant se rendre à Montjean, soit 30 km aller-retour : un vrai problème pour les personnes non motorisées, souvent des personnes âgées ou des jeunes en difficulté.

Ces diverses décisions ne pénalisent pas seulement la commune de Cuillé,

mais les 6 villages situés dans son bassin de vie, dans un rayon de 5 km, soit au total 3000 habitants. Or les responsables qui prennent ces décisions de fermeture connaissent mal les situations locales. Du coup, ils ne raisonnent que sur le village concerné au lieu de prendre en compte son bassin de vie, et ils s'appuient sur des statistiques démographiques trop souvent obsolètes, alors que la population et les activités artisanales et commerciales de tous ces villages se redéveloppent. On est loin des clichés sur le monde rural en déclin chers à des "technocrates" qui se gardent bien de venir sur le terrain.

Autre aberration : la rigidité administrative des frontières départementales. Aussi bien la Poste que les banques ou le Conseil général nous "interdisent" d'aller dans les départements voisins.

Ainsi les enfants de Cuillé ne bénéficient pas du transport scolaire s'ils sont scolarisés à la Guerche de Bretagne, village d'Ille et Vilaine, à 18 km AR : ils sont donc obligés de se rendre à Cossé, soit 34 km AR en autocar, ce qui leur fait perdre du temps et coûte plus cher au département. La situation est identique pour les enfants des communes de Mayenne limitrophes d'un autre département : Ille et Vilaine, Maine et Loire, Orne et Sarthe.

De même, le transport à la demande coûte aux habitants de Cuillé 10 euros AR pour aller à la Guerche contre 6 euros pour aller à Craon, localité de Mayenne à 44 km AR.

Quand l'agence postale de Cuillé est fermée, la Poste nous envoie à Craon et non à la Guerche. Le Crédit Mutuel Maine-Anjou en fait autant, incapable de passer un accord avec son homologue de Bretagne. Et, toujours à cause des frontières départementales, si une personne âgée de Cuillé souhaite être accueillie dans une maison de retraite, elle ne pourra choisir la plus proche, et sa famille devra faire des kilomètres pour lui rendre visite.

On peut comprendre que le statu quo ne soit plus acceptable économiquement et que des regroupements de services soient nécessaires, mais pas par des fermetures systématiques sans réflexion. De même que se développent des "maisons médicales" regroupant médecin, infirmière, kinésithérapeute, pédicure, ... il faut développer des "maisons du service public et au public" regroupant agence postale, trésorerie, permanence de la Caisse primaire d'assurance maladie, assistance sociale, aide à domicile en milieu rural et, pourquoi, pas agence bancaire.

Urbanisme commercial et transports

Le rapport Attali (FNAUT Infos n°160) a relancé le débat sur l'urbanisme commercial. Mais, Grenelle de l'environnement ou pas, on continue comme avant : grandes surfaces, centres de loisirs et même hôpitaux se répandent en périphérie des villes, accentuant leur étalement nocif.

Le PDG d'Ikea montre peut-être le bon exemple en se déplaçant principalement par transport collectif et en faisant la chasse au gaspi dans son groupe industriel. Mais a-t-il conscience que son nouveau magasin (le plus grand d'Europe) implanté dans l'agglomération grenobloise est un véritable aspirateur à voitures ? Les automobilistes n'hésitent pas à parcourir plus de 100 km pour pouvoir s'approvisionner dans ce nouveau temple de la consommation.

Nos hommes politiques discutent volontiers sur le développement durable et la nécessité de développer le commerce de proximité pour limiter la longueur des déplacements. Mais ils continuent à favoriser l'implantation de magasins démesurés sur des zones commerciales déjà saturées. Il ne faut donc pas s'étonner que les bouchons ne se forment plus seulement, sur la rocade sud de Grenoble, en semaine aux heures de pointe, mais aussi les week-ends et même les jours fériés. Encore un (mauvais) argument pour justifier la rocade nord : merci M. Ikea.

Armand Portaz, ADTC-Grenoble

Il faut dénoncer cette manie d'implanter des zones commerciales non seulement hors agglomérations mais disproportionnées par rapport aux besoins des habitants proches. L'exemple le plus stupide est fourni par Jacky Lorgeoux, maire PS de Romorantin (15 000 habitants) au nom de l'emploi dans une ville, il est vrai, durement éprouvée par la fermeture de Matra-Automobile. Un super-centre commercial périphérique (18 000 m², 86 boutiques, un chiffre d'affaires annuel prévu de 50 millions d'euros) torpillera le commerce du centre. Il générera un trafic routier important (livraisons, employés, visiteurs) en attirant des clients de Blois et Vierzon (à 40 km) et même Orléans, Châteauroux et Bourges (à 60 km). On espère y faire venir des habitants de Tours par l'A85. De vastes parkings et de nouvelles routes devront être aménagés, en totale contradiction avec le Grenelle de l'environnement.

Ikea veut s'implanter à Tours et Orléans. Michel Guérin, maire PC de Saran, s'est précipité pour offrir un site le long de la RN 20, très encombrée.

Roland Leniar, 45 Orléans

C'est le représentant de l'UFC-Que choisir qui, par son vote au sein de la commission départementale d'équipement commercial du Loir et Cher, a fait pencher la balance en faveur du projet de Romorantin.

La FNAUT région Centre a vivement dénoncé cette attitude irresponsable : l'implantation du nouveau centre commercial générera un afflux de véhicules routiers (visiteurs, employés, livraisons), la création de vastes parkings et de nouvelles infrastructures d'accès, en contradiction totale avec les recommandations du Grenelle de l'environnement.

La FNAUT préconise au contraire des implantations commerciales de proximité, minorant les flux de déplacements et la consommation d'énergie. S'il y a place en région Centre pour un "village de marques", il devrait être implanté non en pleine campagne mais dans un espace déjà urbanisé, afin de s'insérer dans le tissu commercial existant, de favoriser l'usage des transports collectifs et d'éviter l'éclatement de l'urbanisation.

Le projet d'abrogation de la loi Galland avec possibilité de vente à perte est très dangereux. Dans ma commune de 1500 habitants proche de Troyes, un Super U va s'implanter avec la bénédiction des élus, il menacera une épicerie-boulangerie qui rend de multiples services, notamment en effectuant des tournées dans les villages.

François Grosjean, 10 Buchères

Les zones commerciales, comme les zones pavillonnaires, participent au gaspillage de l'espace agricole ou naturel. Sous prétexte de facilité de manutention et surtout pour économiser sur les coûts de construction, les grandes surfaces ne comportent pas d'étages. Elles concurrencent ainsi plus facilement les commerces centraux, par ailleurs moins accessibles en voiture.

Pour arrêter le grignotage de l'espace périphérique, voire à reconquérir des espaces libres, et redonner une chance au commerce central, pourquoi ne pas obliger, au-delà d'une certaine surface, les bâtiments commerciaux ou industriels à s'étendre non plus en surface mais en hauteur ?

Denis Wenisch, FNAUT Auvergne

L'implantation d'un magasin Leroy-Merlin de 12 000 m² à Vourles, dans une zone semi-rurale, va faire du tort au commerce de proximité de Givors, Brignais, ... et aggravera les conditions de circulation dans un secteur éloigné de tout transport collectif et où la voirie est déjà saturée. Une raison de plus de réclamer l'autoroute A45...

Sauvegarde des Côteaux du Lyonnais

Tarifs sociaux SNCF

Après avoir envisagé leur disparition, le gouvernement a finalement annoncé le maintien par l'Etat, au terme d'un piètre cafouillage, des tarifs sociaux accordés aux voyageurs : familles nombreuses, apprentis et étudiants, salariés (billet dit populaire de congé annuel, à prix réduit de 25%).

Cette décision est essentielle, car les réductions sociales contribuent à attirer et fidéliser la clientèle ferroviaire, ce qui est favorable à l'environnement. En effet la tarification sociale n'est pas soumise aux multiples contraintes et restrictions de la tarification commerciale (contingentement). Sans tarification sociale, la voiture est plus avantageuse que le train dès le deuxième passager.

La carte famille nombreuse, dont bénéficient aujourd'hui, sans condition de ressources, 650 000 familles de trois enfants et plus, soit 3 millions de personnes (1,4 million de familles y ont droit), pourrait cependant évoluer : elle pourrait être recentrée sur les déplacements réellement effectués en famille, en particulier durant les week-ends, ce qui pénaliserait les voyageurs. A l'inverse, elle pourrait concerner aussi les familles monoparentales (au nombre de 1,5 million en France) et les familles modestes de deux enfants.

La déconnexion entre tarification sociale et tarification commerciale subsistera comme le souhaitent les associations familiales. Usant de son droit d'actionnaire unique de la SNCF, l'Etat a en effet décidé que celle-ci, tant qu'elle sera bénéficiaire comme en 2007, assumera désormais la charge financière de la carte famille nombreuse, soit 70 millions d'euros. Mais que se passera-t-il pour les voyageurs utilisant, comme cela pourra bientôt être le cas, les trains des opérateurs privés ?

En pratique donc, cette décision revient à porter de 130 à 200 millions d'euros le dividende versé cette année par la SNCF à l'Etat (FNAUT Infos n°164). La hausse du dividende est loin d'être négligeable puisqu'elle est de l'ordre de grandeur du déficit des trains Corail Intercités, ou encore du prix d'achat de 4 rames TGV Duplex.

Si le gouvernement veut faire des économies, la FNAUT lui suggère de revoir le bonus-malus instauré pour favoriser l'achat de voitures neuves moins polluantes : les seuils et les taux du bonus et du malus (FNAUT Infos n°162) ont été mal calculés car, au lieu d'assurer la neutralité fiscale du dispositif, celui-ci va coûter entre 50 et 100 millions d'euros à l'Etat en 2008 : une subvention accordée aux automobilistes après le Grenelle de l'environnement...

L'analyse publiée par la LITRA sur le "chaos tarifaire" mis en place par la SNCF ne peut que conforter les positions soutenues par la FNAUT depuis la suppression des guides "horaires et prix" en décembre 2006 et l'avènement de la tarification NOTES en octobre 2007 (voir FNAUT Infos n°160).

Malgré son travail extrêmement consciencieux, Carlo Pfund n'a pas vu que le prix le plus élevé d'un trajet Paris-Marseille par TGV en 2007 n'était pas 78 euros, correspondant à un voyage en période normale, mais 96 euros en période de pointe.

La responsabilité de cette erreur n'incombe pas à l'auteur, mais à la SNCF, qui dissimule soigneusement, voire ignore totalement, dans sa nouvelle documentation écrite et sur son site internet, ce concept de deux niveaux de prix maximums.

Le client doit pouvoir comprendre le prix de son billet : a-t-il ou non fait une bonne affaire ? Or :

- aucun document écrit ne permet de savoir si tel TGV est tarifé en période normale ou de pointe ; sur internet, cette information est dissimulée ;

- il est devenu impossible de calculer la rentabilité des cartes commerciales, la SNCF se refusant à toute publication de la fourchette des prix Loisir maximums et minimums ;

- l'affichage des prix minimums confond volontairement les offres promotionnelles Prem's et Bons Plans du net, non échangeables et non remboursables, avec les tarifs Loisir plus chers mais offrant une plus grande souplesse d'utilisation du billet.

Au doute doit se substituer un "contrat de confiance". La FNAUT a montré à la SNCF qu'une documentation bien conçue peut résoudre ce problème. Il suffit de rétablir, en les adaptant, les anciens guides, supprimés comme par hasard quelques mois avant l'introduction des nouveaux tarifs.

... et transposition

Quant à la conclusion de Carlo Pfund, "il faut accorder la même importance à la qualité des renseignements à fournir qu'à la conception des produits", la FNAUT la transpose au réseau Corail Intercités et Grandes lignes de la SNCF : "il faut accorder la même importance à la qualité du voyage assuré qu'à la conception du transport". Quand la SNCF aura compris ce principe de base, elle assurera des relations directes qui attireront une importante clientèle et elle organisera de bonnes correspondances au lieu de produire de la médiocrité sous prétexte d'économies (FNAUT Infos n°161).

Jean Lenoir

L'article ci-dessous n'a pas été écrit par un militant de la FNAUT rendu hargneux par les pratiques commerciales de la SNCF. Il est extrait mot pour mot d'un document rédigé par Carlo Pfund, ancien directeur de l'UTP suisse, et publié par la LITRA, le très sérieux service suisse d'information sur les transports publics (www.litra.ch).

S'inspirant du "yield management" utilisé par les compagnies aériennes, l'offre tarifaire de la SNCF est caractérisée par sa palette fort diversifiée, mais aussi par le manque de transparence qui en découle tant pour le client que pour le service de vente.

L'évaluation des prestations devient de plus en plus problématique. Lorsque même les spécialistes ont du mal à s'y retrouver, comment le client peut-il s'en sortir ? Lorsqu'il a acquis un titre de transport, il n'est pas sûr d'avoir obtenu le plus avantageux. Une telle hésitation conduit à une insatisfaction, car le client peut avoir le sentiment que la compagnie ferroviaire l'a grugé : sur un même train Paris-Marseille, un voyageur en 2ème classe peut avoir payé jusqu'à 78 euros et son voisin 22 euros seulement (voir encadré).

Le client occasionnel de la SNCF est face à un dilemme. Il se demande s'il doit commander son billet aujourd'hui ou attendre demain. Il ne sait pas ce qu'il doit commander, quand et comment il doit voyager. Et lorsqu'il aura accompli son voyage, il se demandera s'il n'aurait pas dû choisir autre chose.

Le manque de transparence ne résulte pas seulement du fait que l'offre est trop vaste, mais aussi des restrictions de tout genre dans l'utilisation des trains. Cela conduit à se demander si les innovations tarifaires qui devaient rendre service au client ne tournent pas plutôt à son désavantage.

Le chaos tarifaire engendre le chaos des renseignements ! Quelle est aujourd'hui la proportion des clients qui savent utiliser internet ? Le chaos règne sur la page d'accueil du site SNCF, qui regorge de textes promotionnels au lieu d'informations concises. Les vendeurs sont dépassés et les renseignements erronés ou ne correspondent pas à ceux d'internet ne sont pas rares. Il faut accorder la même importance à la qualité des renseignements à fournir qu'à la conception des produits.

BIEN DIT

- Le journal zurichois NZZ (Neue Zürcher Zeitung) en janvier 2006 : "plus les chemins de fer restreindront la flexibilité offerte à leurs clients, plus ils se priveront eux-mêmes d'un de leurs plus grands atouts face au transport aérien et à l'automobile".

Carlo Pfund a aussi comparé le niveau des prix ferroviaires en Suisse, France, Allemagne, Italie et Autriche.

L'auteur a dégagé quelques conclusions intéressantes (les chiffres cités sont des prix relatifs pour un type donné de tarif et ne concernent que la seconde classe). Ces conclusions doivent cependant être accueillies avec prudence. En effet :

- la tarification kilométrique et la tarification par relation coexistent dans un même pays, le tarif de base ne peut donc être apprécié qu'à travers des moyennes ;

- la comparaison doit porter sur l'ensemble de l'offre tarifaire, elle ne peut se limiter à celle des tarifs de base car, par exemple, 2,16 millions de Suisses (sur 6 millions d'habitants) disposent d'un abonnement demi-tarif et 340 000 d'un abonnement général ;

- les distances parcourues, les vitesses pratiquées, les services annexes offerts et les réglementations d'utilisation des trains varient fortement d'un pays à l'autre ;

- il en est de même du revenu disponible par habitant, l'OCDE a mis au point un indice de comparaison qui tient compte de cette disparité.

Le tarif de base est de 60,5 en Allemagne, 53 en Suisse, 49 en Autriche, 42,5 en France et 26 en Italie. Si on utilise l'indice OCDE, ces prix deviennent 74 en Allemagne, 61 en Autriche, 53 en Suisse, 51 en France et 32 en Italie. La France se situe donc dans la moyenne.

Le classement est très différent pour les abonnements forfaitaires sur un parcours donné : 40 (hors LGV) et 64 (sur LGV) en France (à partir de la troisième année d'abonnement, les prix étant de 60 et 81 respectivement la première année), 35 en Allemagne, 28 en Suisse et en Autriche, 22 en Italie.

Le prix de l'abonnement tout réseau est de 154 la première année et 122 à partir de la troisième année en France, 57 en Allemagne, 31 en Suisse et 28 en Autriche (cette formule tarifaire n'existe pas en Italie). A noter que l'abonnement général suisse comprend aussi les réseaux privés, les cars postaux et de nombreux réseaux urbains.

Enfin le prix de l'abonnement demi-tarif est plus élevé en France (67) qu'en Allemagne (37), en Autriche (17) et en Suisse (15). Au km parcouru, c'est en France que l'abonnement est le moins cher, mais le prix de la carte est élevé. 32 trajets de plus de 200 km sont nécessaires en France pour rentabiliser un abonnement demi-tarif, 12 en Allemagne, 7 en Autriche et 6 en Suisse.

Embouteillages et péage urbain

A cause des embouteillages, les usagers des bus perdent du temps et les exploitants sont pénalisés par des frais supplémentaires d'exploitation et des pertes de recettes (d'autant plus élevées que les usagers pourraient accepter de payer plus cher si les bus étaient plus rapides). Il serait logique de faire payer ces coûts directement par les automobilistes sous forme de péage urbain.

Yves Egal, cabinet Orbanis

Autoroute ferroviaire

Une des explications du peu de succès de l'autoroute ferroviaire Perpignan-Luxembourg est la suivante : de nombreux transporteurs routiers dépassent de 2 ou 3 tonnes la charge utile de leurs camions lorsqu'ils circulent sur la route, mais le poids de leur chargement est strictement contrôlé à l'embarquement sur les wagons.

Michel Hontang, 78 Viroflay

Busway, tram au rabais ?

Le Busway, évoqué par divers candidats lors de la campagne récente des municipales, n'est pas criticable en soi dès lors que les décideurs adaptent correctement la technique au volume du trafic attendu : le tramway pour les lignes à trafic élevé, le Busway, bus en site propre à haut niveau de service (BHNS), aux lignes qui montent en puissance mais ne justifient pas encore un tramway. Ce qui est criticable, c'est la lecture que certains élus sans volonté de développer les transports collectifs font du Busway : "c'est nouveau, ça ne coûte pas cher et ça roule sur des pneus, donc c'est mieux que le tramway".

Claude Jullien, FNAUT PACA

Un réseau performant

Un réseau ferré national à vitesse élevée doit certes comporter de nouvelles lignes à grande vitesse (Tours-Bordeaux, ...), mais aussi des lignes nouvelles à 200 km/h (le barreau sud francilien, Nevers-Le Creusot ou Moulins-Mâcon), des lignes classiques aménagées à 180-200 km/h comme le sont déjà Paris-Vierzon ou Strasbourg-Mulhouse, enfin les lignes classiques prolongeant les LGV.

Cette distinction doit rester purement technique : cet ensemble de lignes doit être exploité commercialement comme un réseau unique. Il faut s'interroger sur la réservation obligatoire et la complexité des tarifs, les TGV en fin de parcours doivent être utilisables en complément des TER.

Bernard Lecoy, 78 La Celle Saint Cloud

L'automobiliste captif ?

Lorsque le baril de pétrole a atteint le prix de 100 dollars, j'ai entendu partout la même rengaine selon laquelle "les gens sont obligés d'acheter de l'essence". Cette croyance doit être combattue, car elle justifie le maintien de la priorité donnée à la route, voire des aides aux automobilistes. Sous couvert d'un pseudo-constat économique, c'est en fait une affirmation très idéologique.

Consultant le dossier d'enquête publique d'un projet routier, j'ai été frappé par la forte corrélation observée entre l'évolution du trafic automobile et celle du prix des carburants, même en zone rurale dépourvue d'alternative en transport public. Plus récemment, une étude IFOP a montré que 45% des automobilistes se disent prêts à rouler moins (moins souvent, moins vite, à plusieurs) pour dépenser moins.

Xavier Braud

Wagons isolés

On dit souvent que "les exploitants privés ne veulent pas du wagon isolé". Mais le wagon isolé peut les intéresser, car la recette par tonne transportée est supérieure à celle d'un train complet.

En Norvège, l'exploitant historique NSB a fait la chasse au wagon isolé en préalable à l'ouverture de son réseau à la concurrence. Mais un des "nouveaux entrants" a démarché les anciens clients de NSB pour leur proposer une nouvelle offre sur la base de wagons isolés, et a ainsi repris du trafic à la route en fixant un nombre minimum de wagons par gare et en optimisant les circulations par un groupage des envois.

Les gares multifonctions imaginées dans les années 1980 par la SNCF ont été vite abandonnées. Mais il est encore possible de rendre au rail sa pertinence sur des créneaux dont la SNCF ne veut plus, et qui correspondent pourtant à des besoins tant des clients que de l'aménagement du territoire. L'exploitant perdrait de l'argent au début pour en gagner plus tard : quand le pétrole sera à 150 dollars le baril, le fret reviendra au rail, et les entreprises en place seront en position de force.

Le fret relève-t-il du service public ? La question, prétexte à polémique, ne se pose même pas : le transport du fret est un marché, régi par la loi de l'offre et de la demande. Tout le problème vient de ce que la SNCF ne veut plus de certains de ses clients. Il est donc heureux que la concurrence arrive enfin sur le réseau français : la satisfaction du client revient au centre des préoccupations. Le seul cas où la notion de service public du fret peut et doit jouer est la consistance du réseau, comme pour les routes.

Frédéric Laugier, FNAUT-PACA

Réchauffement climatique ?

Voici ce qu'annonçait la Nouvelle République de Tours le 14-12-2007 en première page. Sans commentaires ...

- Angers-Vierzon (221 km) : l'A85 enfin ouverte en totalité. La mise en service du maillon manquant de 63 km est présentée triomphalement, en gros caractères, avec une grande photo aérienne du péage de Veigné.

- Tours-Dublin par avion dès la fin mai 2008. Ryanair va ouvrir une deuxième ligne entre la Touraine et l'Irlande, deux vols aller et retour par semaine sont prévus, objectif 8 à 10 000 passagers les 4 premiers mois.

- La LGV Tours-Bordeaux. Une "saignée" au sud de l'agglomération de Tours : "d'ici 2016, la nouvelle LGV pourrait laisser de profonds stigmates dans le paysage communal".

Le tramway gagnant

La une de la NR du 19-03-2008 était bien différente : "le grand vainqueur des municipales, c'est le tramway". On ne peut qu'acquiescer : à Angers (travaux en cours donc élection à risques), Bordeaux (une mairie de droite ayant mené à bien un projet très volontariste), Le Mans (un plein succès dans la ville des 24 heures), Mulhouse (ville conservée par un dissident du PS promoteur du tram-train), Reims, Tours, le tramway - existant ou en projet - a gagné.

C'est une preuve de maturité des électeurs qui savent reconnaître qu'en période de hausse du prix des carburants, de réchauffement climatique, de pollution inquiétante, le tram classique est la bonne solution, en particulier à Tours, cas d'école unique en France pour la mise en œuvre du tram-train.

Jean-François Troin, FNAUT Centre

Exemple à suivre

En août 2006, la ville de Haguenau (Bas Rhin) a créé un réseau qui connaît un grand succès. Comme à Dole, l'exploitation a été confiée à l'opérateur suisse Car Postal.

Les titres de transport sont disponibles à la gare et chez 12 dépositaires (tabacs, boulangeries, office de tourisme, hôpital). Les 4 lignes régulières, exploitées avec 14 bus accessibles, confortables et silencieux, passent par la gare, les correspondances entre bus sont assurées en moins de 5 mn, et sont également possibles avec les trains TER et les autocars départementaux.

Il existe aussi 7 lignes ou navettes ne fonctionnant qu'en période scolaire, et un service de transport à la demande disponible de 5h à 21h30 du lundi au samedi sur réservation téléphonique 3 heures à l'avance.

Max Mondon, FNAUT Alsace



Récompense :

+ 3 points à Adrien Zeller, président du Conseil régional d'Alsace : il a demandé (sans succès) au gouvernement de réduire de 20 km/h la vitesse sur les autoroutes alsaciennes.

Punition :

- 3 points à François Fillon, premier ministre, qui prend l'avion pour aller de Paris à Troyes (160 km) et à Christine Lagarde, ministre de l'économie, qui fait de même pour aller à Angers au lieu de prendre le TGV (1h30).

TRES MAL DIT

● Marisol Touraine, député PS d'Indre-et-Loire : "cela ne me gêne pas que l'Etat se retire du financement de la carte famille nombreuse. Ce n'est pas au gouvernement d'assumer une politique d'avantages dans les transports ferroviaires. C'est à la SNCF, qui fait des bénéfices, d'assumer pleinement cette responsabilité".

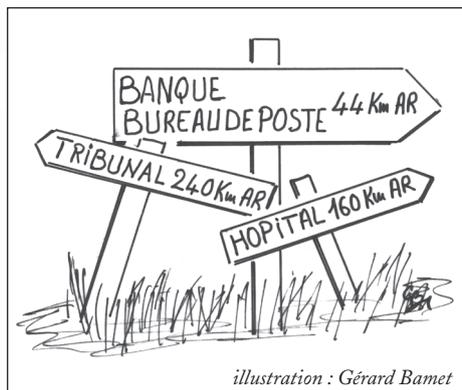


illustration : Gérard Bamet

Maternité

Pour protester contre la fermeture de la maternité de Clamecy (Nièvre) - la maternité la plus proche étant celle d'Auxerre, à 43 kilomètres, la maire de Taconnay a pris l'arrêté suivant : "considérant que la survie de l'enfant à naître n'est plus assurée dans le Haut Nivernais, il est interdit à toute femme de la commune de procréer. Les femmes enceintes devront quitter la commune dès le 31 mars, des panneaux d'interdiction seront mis en place aux entrées du village".

Un poney bloque la voie

Le 22 août 2007, malgré les efforts de son cavalier, un poney est resté coincé par une patte dans une traverse d'un passage à niveau dans l'Aisne. Il a fallu 40 minutes pour libérer le pauvre animal et rétablir le trafic qui avait été interrompu (La Vie du Rail).

Bureaux de poste

Sur les 17 000 points de vente encore maintenus par la Poste sur le territoire français, il ne reste que 12 000 vrais bureaux, dont 4 500 offrent tous les services postaux et financiers. La Poste continue à transférer la gestion des bureaux les moins fréquentés à des communes ou à des commerçants.

Retard francilien

Selon Pascal Auzannet, directeur du RER à la RATP : "au début du 20ème siècle, on construisait 4 km de lignes de métro par an dans Paris, aujourd'hui on atteint à peine un km. Madrid dépense 4 fois plus que l'Île de France et en construit 15 km".

Devinette

La déclaration très favorable à la sauvegarde du patrimoine ferroviaire publiée dans notre dernier numéro n'était pas extraite d'un article de la FNAUT, mais d'une récente intervention de Dominique Bussereau, secrétaire d'Etat aux Transports, dans La Vie du Rail International (5 mars 2008).

Notre Dame des Landes : mais pourquoi s'inquiéter ?

Selon Patrick Mareschal, président PS du conseil général de Loire Atlantique, "les constructeurs du nouvel aéroport vont pouvoir démontrer leur savoir-faire et l'exporter ensuite dans le monde entier". L'aéroport sera très vert et très durable : ses promoteurs ont prévu dans son voisinage "des coupures vertes", "des corridors écologiques" et même "un boisement à vocation récréative" (sic). Nous voilà rassurés.

Sujets de bac

Section Lettres - Stendhal a-t-il raison d'affirmer : "en politique, tout ce qui n'est pas clair est une coquinerie" (dans Lucien Leuwen) ?

Section Philosophie - Que vous inspire cette pensée du cardinal Richelieu : "la politique n'est pas l'art du possible mais celui de rendre possible ce qui est nécessaire" ?

Section Sciences - En vous appuyant sur le bêtisier de FNAUT-Infos, commentez cette réflexion d'Einstein : "deux choses semblent infinies, l'univers et la bêtise humaine. Cependant, en ce qui concerne l'univers, je n'en ai pas encore acquis la certitude absolue".

Section Economie - Appliquer au secteur des transports cette affirmation de l'économiste Alfred Sauvy, dont la FNAUT s'inspire souvent : "plus on compte, plus on compte mal, car on ne compte pas tout" ?

✳ Wil Botman, directeur Europe de la Fédération Internationale de l'Automobile, constatant que près de 500 personnes sont tuées chaque année sur des passages à niveau en Europe : "les usagers de la route ralentissent sur les portions les plus dangereuses du réseau routier, pourquoi les trains ne ralentiraient-ils pas aux passages à niveau ?"

✳ Rémy Prud'homme, professeur émérite d'économie à Paris XII : "depuis dix ans, les rues de Shangai se sont vidées de vélos et remplies de voitures, pendant que celles de Paris se vidaient de voitures et s'emplissaient de vélos. Dans le même temps, la production de Shangai a été multipliée par 2,5 et celle de Paris a stagné ou diminué".

✳ Laurent Chiapello, Auto-Plus : "pour polluer moins, c'est facile, il suffit de vivre moins. C'est la philosophie de l'abaissement des vitesses de 10 km/h. Dans cette logique, pourquoi ne pas ralentir aussi les trains et les avions, et ressusciter la marine à voile et la bonne vieille charrette à bœufs ?" Nos voisins européens ont, pour la plupart, limité la vitesse à 120 km/h sur leurs autoroutes : vivent-ils dans des cavernes en s'éclairant à la bougie ?

Chronique du développement durable

✳ Gérard Bramoullé, professeur ultra-libéral d'économie à Aix-Marseille et maire-adjoint d'Aix, dénonce "l'imposure écologique" et "la peste verte". Il s'insurge contre l'écopastille, atteinte à la liberté individuelle qui va faire chuter les ventes de voitures. La France ne doit pas se préoccuper du climat car elle ne produit que 1,5% des émissions mondiales de CO2.

De plus l'homme n'est pas responsable du réchauffement (M. Bramoullé en est sûr et certain). Quant à la notion de développement durable, "elle est subjective car on ne connaît pas les besoins des générations futures" : si certaines ressources naturelles disparaissent, la technologie permettra de s'adapter.

✳ Le Monde présente sur une demi-page (18 mars) la moto Z750 de Kawasaki, un "roadster sportif" : "lignes tendues et agressives, position de conduite permettant au conducteur de dominer la circulation, affichage 130 km/h au compteur après un léger mouvement de la poignée des gaz, look de moto de mauvaise vie, machine urbaine et sauvage qui se joue des traquenards urbains, dont les 106 chevaux s'expriment pleinement au-delà des limites autorisées". Merci au Monde pour cette contribution à la sécurité routière !

Actions en régions

Aquitaine

● Le CRELOC salue la décision du conseil régional d'Aquitaine de régénérer la voie ferrée Oloron-Bedous en finançant seul le coût de l'opération (30 millions d'euros). La régénération du tronçon Pau-Oloron est déjà décidée (35 millions d'euros). L'association persiste à réclamer la réouverture complète de la ligne de Pau jusqu'à Canfranc (275 millions d'euros au total), seule à même d'éviter la croissance du trafic de camions dans la vallée d'Aspe, d'amorcer un trafic de fret (3 à 4 millions de tonnes par an) et de tester ainsi la pertinence de la construction d'un tunnel de base (coût approximatif : 5 milliards d'euros, capacité : 30 à 40 millions de tonnes).

● Le front associatif contre le projet de pont-levant monumental de Bordeaux (voir FNAUT Infos n°156), animé par Transcub et Garonne Avenir, a alerté l'UNESCO, qui avait été insuffisamment informée par les élus promoteurs du projet et n'avait donc pu donner un avis favorable : la ville pourrait perdre son classement au patrimoine mondial de l'humanité.

Bourgogne

● La FNAUT Bourgogne a contribué à la définition de la desserte cadencée TER en Bourgogne sud. L'association est favorable au prolongement de la branche Ouest du TGV Rhin-Rhône jusqu'au raccordement de la ligne PLM à la LGV Paris-Lyon.

Elle a participé à la définition des services et mesures d'information à mettre en place lors des perturbations des dessertes routières départementales, et à celle des objectifs en matière d'accessibilité aux personnes à mobilité réduite.

● L'association Rail Vaux d'Yonne, qui défend les usagers de la ligne Paris-Auxerre-Clamecy-Corbigny, a présenté un ensemble de propositions pour améliorer les dessertes : rétablissement du train Corbigny-Paris du dimanche soir, rénovation des gares de Clamecy et Corbigny, réouverture de la gare de Corbigny à la vente des billets, mise en correspondance des cars départementaux avec les trains TER à Clamecy, ...

L'association souhaite le prolongement du TGV "Yonne" de Melun à Roissy et Lille, et la réouverture de la ligne (Auxerre)-Clamecy-Nevers.

● Le comité auxerrois pour l'amélioration des dessertes ferroviaires (CAPAD) a obtenu de la SNCF le rétablissement de trois correspondances récemment supprimées. Il demande l'amélioration de l'accueil et des prestations en gare de Paris-Bercy (éclairage, escalators, accessibilité) et la certification de cette gare. Il deman-

de aussi l'agrandissement du parking de la gare d'Auxerre.

Pays de la Loire

● La FNAUT Pays de la Loire a organisé une réunion publique à Ancenis, ville située à mi-chemin entre Angers et Nantes. Elle a présenté ses propositions d'amélioration des transports collectifs : desserte ferroviaire régionale et périurbaine cadencée, développement d'un service urbain d'autobus, meilleure coordination technique et tarifaire des différents réseaux de transport.

Picardie

● L'Association des usagers du Train Paris-Laon critique la SNCF selon laquelle le taux de ponctualité des trains TER est de 90,6% : ce taux ne correspond pas au taux de mécontentement. Elle demande que soit pris en compte le nombre des voyageurs en retard. En effet, la plupart des trains en retard circulent en heure de pointe et sont surchargés.

● L'Association des usagers des transports de l'étoile de Creil et environs (LUTTECE) a obtenu du Conseil régional le renforcement de la desserte Creil-Paris en week-end à partir de 2009. Elle réclame l'intensification des relations Paris-Creil l'après-midi en semaine, et celle des relations Creil-Amiens, ainsi que la création d'une carte régionale intermodale.

Rhône-Alpes

● L'Association Dauphinoise des Usagers du Train (ADUT) a protesté contre la dégradation de la qualité des services TER Lyon-Grenoble suite à l'introduction du cadencement, et contre le taux insuffisant des indemnités proposées par la SNCF aux usagers. Elle a réagi vigoureusement, en mars dernier, lorsqu'un TER Grenoble-Lyon du matin est resté bloqué plus de 3 heures par un TGV Marseille-Rennes (un transbordement par car était impossible) et est arrivé à Lyon avec 4h30 de retard : elle a demandé une expertise de l'incident par un bureau d'étude indépendant de la SNCF.

● L'ADTC-Grenoble critique le PDU de la Communauté d'Agglomération du Pays Voironnais : après s'être fixé l'objectif ambitieux d'une "évolution culturelle forte de nos modes de déplacements", les élus proposent de ramener la part modale de la voiture de 71% à ... 69% en dix ans. Tout en s'opposant vigoureusement au projet de rocade nord de Grenoble, l'ADTC propose d'accélérer l'extension du réseau de tramway en créant deux liaisons est-ouest Saint Egrève-Meylan et Echirolles-Meylan.

Activités de la FNAUT

● Jean Sivardière a représenté la FNAUT au comité opérationnel n°7 (transports urbains et suburbains) du Grenelle de l'environnement.

● La FNAUT est intervenue auprès de la DG-TREN (direction générale de l'énergie et des transports) de la Commission Européenne pour protester contre certaines préconisations du Livre Vert sur la mobilité urbaine concernant les cyclistes (refus des double-sens cyclables, port du casque).

● Jean Sivardière a fait un exposé sur la coexistence entre cyclistes et transports collectifs en site propre lors de la journée annuelle d'étude de la FUBicy, qui s'est tenue à Grenoble.

● Michel Zonca a fait un exposé lors d'une journée de formation sur le transport du fret organisée par Ile de France Environnement.

● La FNAUT a écrit à Dominique Bussereau pour l'alerter sur l'opacité de la politique commerciale de la SNCF.

● La FNAUT et l'UNAF ont été reçues par le Chef de l'Etat à propos des tarifs sociaux de la SNCF, en présence des ministres concernés (transports, famille) et du président de la SNCF.

30ème anniversaire et 16ème congrès de la FNAUT

La FNAUT célébrera son 30ème anniversaire le vendredi 13 juin 2008 : elle présentera, lors d'une conférence de presse, un bilan de son action et un tour d'horizon de l'actualité.

Le 16ème congrès de la FNAUT aura lieu au Mans les 25 et 26 octobre 2008.

Colloque sur les transports et l'environnement

Au moment où la loi Grenelle 1 sera en discussion au Parlement et à la veille de la présidence française de l'Union Européenne, les syndicats et associations qui ont participé au Grenelle de l'environnement organisent, le jeudi 19 juin à Paris, au Conseil Economique et Social, un colloque sur le thème "agir pour des transports écologiquement, socialement et économiquement durables". La FNAUT interviendra à la table-ronde sur les avancées et incertitudes du Grenelle. Inscription gratuite : v.sagnol@groupe-alpha.com.

fnaut infos- Bulletin mensuel d'information

Directeur de publication : Jean Sivardière
CPPAP n° 0908 G 88319 - Dépôt légal n° 165
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

30 ans déjà ! Une politique commerciale inadaptée : le voyageur au service de la SNCF

La FNAUT ne rassemblait guère qu'une douzaine d'associations lors de sa création en juin 1978, à la suite de nombreuses discussions préparatoires qui leur avaient permis de dégager une vision commune des problèmes de transports et d'aménagement du territoire.

Trente ans plus tard, après avoir failli disparaître à trois reprises pour des raisons financières, elle a gagné en représentativité et réussi à maintenir un fonctionnement démocratique et une stricte indépendance vis-à-vis de tous les autres acteurs du secteur des transports. Ses activités sont très complémentaires : défense des usagers des transports publics, piétons, cyclistes, personnes handicapées ; promotion des modes de déplacements les plus respectueux de l'environnement. Sa doctrine, qui allie les approches consumériste et environnementaliste, est reconnue pour sa cohérence et son réalisme.

Les associations locales de la FNAUT ont souvent remporté de grands succès. Elles sont à l'origine de nombreux projets de tramway (Grenoble, Bordeaux, Paris, Tours...). Elles ont contribué au sauvetage et à la relance de diverses lignes ferroviaires (Nice-Digne, Cannes-Grasse, Tours-Chinon, Caen-Rennes, Nantes-Pornic, Colmar-Metzeral) et à l'émergence du TGV Rhin-Rhône et de l'interconnexion des LGV. L'une d'elles a même réussi à éliminer un projet autoroutier particulièrement stupide : l'A400 Annemasse-Thonon !

La FNAUT elle-même aura surtout eu un rôle pédagogique. Avec un temps d'avance, elle a dénoncé l'abandon du trolleybus, l'oubli de la bicyclette, la mode des fantaisies techniques destinées à remplacer le tramway, les gares TGV à la campagne, les risques d'aliénation d'emprises ferroviaires réutilisables. Ses colloques sur les lignes régionales (Tours, 1992) puis sur les lignes interrégionales (Lyon, 1999) ont contribué à la relance des services ferroviaires.

Refusant toute démagogie, la FNAUT poursuit son travail de rassemblement des associations et ses interventions en faveur d'un partage équitable de la voirie urbaine, d'un meilleur respect de l'usager des transports publics, d'une intermodalité plus efficace, du péage urbain et d'investissements susceptibles de réduire la dépendance pétrolière et le dérèglement climatique.

Jean Sivardière

En décembre 2006, l'information fournie aux voyageurs s'est sensiblement dégradée. Puis, en octobre 2007, la SNCF a introduit une nouvelle tarification, très complexe, des trains à réservation obligatoire. Plus récemment, elle a modifié les conditions d'utilisation des trains Corail Intercités et réformé le calendrier bicolore voyageurs concernant les trains Corail, Corail Intercités et TER.

Toutes ces décisions ont été prises sans concertation avec les associations de consommateurs. Des informations nécessaires aux voyageurs sont dorénavant dissimulées, les tarifs augmentent discrètement et les contraintes d'usage du train sont renforcées. La FNAUT s'élève contre cette dérive préoccupante des pratiques de la SNCF et demande une intervention de l'Etat, tutelle de la SNCF.



Photo : Marc Debrincat

Les horaires des trains mis en circulation par la SNCF sont connus de longue date pour leur complexité décourageante : selon un commentateur suisse cité par Rail Passion, certains trains circulent seulement les mois en R, d'autres seulement les nuits de pleine lune...

Il en est de même de la tarification commerciale : Jean Lenoir, coordinateur de ce dossier, suggère qu'elle fasse l'objet d'une épreuve des concours d'entrée aux grandes écoles.

D'autres difficultés récurrentes sont rencontrées par les voyageurs :

- les contraintes de la réglementation d'usage des trains (extension de la réservation obligatoire, formalités d'échange ou de remboursement des billets) ;
- la baisse de qualité des services à moyenne et longue distance hors TGV ;
- le rabatement systématique des voyageurs sur les TGV et Téo.

Mais, peu à l'écoute de sa clientèle, la SNCF semble incapable d'appréhender ces difficultés et de les corriger.

L'information horaire et tarifaire fournie par la SNCF a commencé à se dégrader sérieusement en décembre 2006, avec la suppression des guides "horaires et prix", une forte réduction du nombre des fiches horaires édités (par ailleurs très mal rédigés et diffusés) et l'apparition de nouveaux guides d'informations générales inutilement cloisonnés, renvoyant au site internet de la SNCF pour les détails et présentant de très nombreuses lacunes.

La situation s'est aggravée en octobre 2007 avec l'introduction de la nouvelle tarification NOTES (Nouvelle Offre Tarifaire Et de Services) visant un meilleur remplissage des trains à réservation obligatoire (TGV, Téo, Lunéa) et permettant, selon la SNCF, le maintien d'une tarification moyenne modérée.

La grille tarifaire s'est alors encore complexifiée, et une pénalité de 10 euros lors de l'échange ou du remboursement d'un billet Loisir (devenus impossibles après le départ du train) a été introduite.

En raison des graves lacunes dans l'information du voyageur TGV et d'une opacité difficilement acceptable de la tarification commerciale, il est devenu très difficile de préparer un voyage (choix de l'itinéraire et de l'horaire) et d'en connaître le prix avant d'acheter son billet au guichet. En effet :

- aucun document écrit ne permet de savoir si tel TGV est tarifé en période normale ou de pointe ; sur internet, cette information est dissimulée ;

- il est impossible de calculer la rentabilité des cartes commerciales, la SNCF ne publiant pas la fourchette des prix Loisirs maximums et minimums ;

- l'affichage des prix minimums confond les offres promotionnelles Prem's et Bons Plans du net, non échangeables et non remboursables, avec les tarifs Loisirs, qui sont plus chers mais offrent une plus grande souplesse d'utilisation du billet.

Début janvier, en étudiant la première édition du "guide des voyageurs Corail Intercités", nous avons découvert une nouvelle dégradation de l'accès à ces trains (voir page 3).

En juillet 2008 enfin, la SNCF va modifier son calendrier "bleu-blanc" qui concerne les trains non soumis à réservation obligatoire (Corail et TER) et qui déprécie encore l'offre (voir page 4).

On sait que la SNCF travaille dans un contexte difficile : des conditions inéquivalentes de concurrence avec la route et l'avion, des infrastructures aux performances insuffisantes, des relations sociales difficiles à gérer, un endettement lourd à assumer.

La SNCF se doit par ailleurs de dégager un bénéfice important (un milliard d'euros en 2007), car elle a besoin d'investir. Elle dispose cependant d'une marge de manœuvre importante pour définir sa politique commerciale.

Mais la recherche systématique de profits financiers la conduit de plus en plus à des pratiques très contestables (voir encadrés pages 2 et 4).

Nos articles précédents

- **n°160** : présentation des propositions de la FNAUT pour améliorer l'information horaire et tarifaire.
- **n°161** : présentation des propositions (peu coûteuses) de la FNAUT pour améliorer et valoriser l'offre grandes lignes hors TGV.
- **n°163** : note sur deux bonnes initiatives (Bordeaux-Lyon, Basse Normandie) prises par les régions ou la SNCF.
- **n°165** : publication de l'analyse par la LITRA suisse des pratiques tarifaires de la SNCF (complexité et opacité).

L'attitude de l'Etat

Selon la LOTI (loi d'orientation des transports intérieurs du 30-12-1982) :

- la mise en œuvre du droit au transport permet aux usagers de se déplacer dans des conditions raisonnables d'accès, de qualité et de prix ... notamment par un moyen de transport ouvert au public ; le droit au transport comprend le droit pour les usagers d'être informés sur les moyens qui leur sont offerts et sur les modalités de leur utilisation (article 2) ;

- la SNCF a pour objet d'exploiter le réseau ferré national selon les principes du service public (article 18).

Malgré ces préconisations de la LOTI, et bien que le pouvoir d'achat et la sauvegarde de l'environnement soient à l'ordre du jour, l'Etat, autorité de tutelle de la SNCF, accepte les évolutions de sa politique commerciale le plus souvent sans réagir - à moins qu'il ne soit mis devant le fait accompli ou mal informé par l'entreprise.

A noter cependant son attitude plus active quand une forte contestation est observée sur le terrain : voir l'affaire des Corail Intercités en 2005, le soutien apporté à la desserte Paris-Bâle et, plus récemment, sa demande d'une révision des dessertes TéoZ sur la ligne Paris-Limoges-Toulouse.

Les réactions de la FNAUT

La FNAUT poursuit diverses études :

- analyse des dessertes Corail (enquête à paraître sur les transversales Lyon-Metz et Lyon-Strasbourg) ;

- élaboration d'un schéma directeur Intercités (réseau concerné, critères de qualité de service et améliorations faciles à réaliser et économiques) ;

- réflexion sur un programme d'investissements de coûts modérés permettant une amélioration importante des dessertes.

La FNAUT est intervenue auprès de la SNCF et du ministère des Transports.

- Notre dossier sur l'information horaire et tarifaire a été transmis à Anne-Marie Idrac en septembre 2007.

- En octobre, nous avons rencontré Mireille Faugère, directrice de Voyages-France Europe à la SNCF. Mais aucune de nos propositions n'est aujourd'hui prise en compte.

- En mars, nous avons rencontré Patrick Vieu, directeur des transports ferroviaires et collectifs au MEEDDAT, puis alerté Dominique Bussereau, secrétaire d'Etat aux Transports, et demandé une intervention de l'Etat.

- Nous avons écrit à Guillaume Pépy début avril, suite à la dégradation de la commercialisation des Corail Intercités, puis début mai, à propos de la modification du calendrier voyageurs.

Contrairement au client attiré par un tarif promotionnel, le voyageur titulaire d'une carte commerciale ne s'intéresse pas seulement au prix du billet, mais aussi à l'économie réalisée grâce à la carte.

Si le train n'est pas à réservation obligatoire, les choses sont claires : le voyageur avec carte (12-25, famille, senior) obtient toujours une réduction supérieure à celle du voyageur occasionnel (50% au lieu de 25% en période bleue, 25% au lieu de 0% en période blanche).

La situation est plus complexe si le train utilisé est à réservation obligatoire. Selon un dépliant SNCF, la carte Senior (55 euros par an) permet, dès 60 ans, de voyager avec 50% de réduction si on réserve suffisamment à l'avance, et au moins 25% dans tous les cas, même si on achète son billet au dernier moment.

Le dépliant indique (en caractères minuscules) que le prix de référence est le "prix Loisir standard", mais la définition de ce prix n'est pas donnée et sa valeur n'est jamais affichée comme telle (il s'agit en fait du prix Loisir maximum, pour un achat de dernière minute, ou ancien tarif "normal", c'est aussi le tarif Pro diminué de 1 à 4 euros).

Le client qui veut estimer l'économie réalisée grâce à la carte ne connaît donc ni le prix de référence ni le montant (entre 25% et 50%) de la réduction obtenue.

Selon la SNCF, la carte est rentabilisée dès les premiers voyages, par exemple dès le premier voyage aller simple Paris-Toulouse en 1ère classe (prix Loisir standard 116,5 euros). Mais il faut regarder les choses de plus près.

- La SNCF "oublie" de signaler que, dans certains trains circulant en période de pointe, dès l'ouverture de la réservation trois mois à l'avance, seule la réduction de 25% est proposée au client. Si on ne peut anticiper son voyage, la carte n'est rentabilisée que sur un aller et retour Paris-Toulouse.

- En cas d'achat anticipé, le client occasionnel bénéficie, lui aussi, d'une réduction occultée par la SNCF : le prix Loisir proposé qui, pour un achat très anticipé, devient le prix Loisir minimum, jamais affiché comme tel. Le calcul de la rentabilité de la carte Senior est donc faussé, puisque la réduction sans carte reste inconnue.

En conclusion, le voyageur ne sait plus, aujourd'hui, s'il a effectué son achat au bon moment, et s'il a réalisé un bon achat ou si la SNCF l'a grugé. Il ne peut se fier aux dépliants présentant les cartes 12-25, enfant + et senior, qui sont source de confusion à son désavantage.

Une situation plus saine serait rétablie si la SNCF, comme la FNAUT lui a demandé en septembre 2007, republiait les anciens guides "Horaires et prix".

Rentabilité des Corail Intercités

En avril dernier, au cours d'une réunion avec les associations de consommateurs, la SNCF expliquait, à propos des dessertes Corail Intercités : "il s'agit de relations que la SNCF continue à porter et pour lesquelles elle essaye de trouver les progrès de productivité qui lui permettent de continuer à exister sur le plan économique".

On peut dès lors se demander pourquoi, tant à Nantes qu'à Bordeaux, le matériel roulant utilisé sur cet itinéraire "dort" sur une voie de garage jusqu'à 10h du matin, au lieu de rouler à un coût marginal pour améliorer le service rendu et les recettes.

En Suisse mais aussi en Allemagne, entre des villes de cette importance, l'intervalle horaire constitue la règle, et il est compatible, semble-t-il, avec les moyens financiers des opérateurs.

On peut nous expliquer que les dessertes matinales qui existaient il n'y a pas si longtemps étaient peu fréquentées, mais on oubliera de nous dire que la suppression des relations directes qu'elles assuraient avec Toulouse a contribué à la baisse du trafic sans générer d'économies significatives.

On n'obtiendra pas de report modal route-rail avec des dessertes aussi médiocres limitées à trois allers-retours par jour. La productivité est un ratio. Mais, alors que le chemin de fer est caractérisé par son rendement croissant avec le volume du trafic, la SNCF ne raisonne le plus souvent qu'en réduction des dépenses d'exploitation, alors que c'est l'amélioration de l'offre qui est à la base de l'augmentation des recettes et de la réussite commerciale.

En transport aérien, les compagnies à bas coût en offrent une bonne preuve. On connaît un cas analogue en transport ferroviaire : le passage de 3 à 4 puis 5 rotations quotidiennes Paris-Granville fournit une illustration exemplaire de réduction du déficit associé à une intensification de l'offre.

L'augmentation des fréquences, basée sur des gains de productivité du matériel roulant et du personnel d'exploitation, représente pour la clientèle l'équivalent d'un gain de temps sans nécessiter d'investissements.

Si l'Etat, avec des financements bien inférieurs à ceux qui ont été nécessaires pour construire les autoroutes concurrentes, consent, par l'intermédiaire de RFF, à remettre en état les infrastructures ferroviaires classiques, il n'y a pas de raison pour qu'on ne puisse obtenir sur les liaisons Intercités des niveaux de qualité comparables à ceux qui sont observés chez nos voisins.

Jean Lenoir

Le guide des voyageurs Corail Intercités

Dans la continuité des guides Grandes Lignes, Loisir TGV, TGV Pro, Loisir Téo, Téo Pro et Lunéa introduits fin 2006, la SNCF a édité, début 2008, le "guide des voyageurs Corail Intercités" (CI en abrégé).

- Les importants défauts présents dans les guides précédents et signalés à la SNCF apparaissent à nouveau dans le guide Corail Intercités.

- Les trains Corail gérés par VFE ne sont traités dans aucun guide.

- L'analyse du nouveau document révèle d'autre part, ce qui est plus grave, une très nette dégradation de l'offre.

Incohérence de l'offre

Pourquoi des CI sur Nantes-Bordeaux et pas sur Metz-Lyon ? Pourquoi des CI en parallèle à Téo sur Paris-Nevers et pas sur Toulouse-Marseille ? Pourquoi une desserte Hirson-Metz totalement isolée du reste du réseau CI ? Pourquoi une absence de CI au sud-est d'une ligne Toulouse-Metz ? Pourquoi la relation rentable Cherbourg-Paris est-elle classée CI, alors que la relation, rentable elle aussi, Strasbourg-Lyon est classée Corail (VFE) ?

Contrairement aux réseaux étrangers qui organisent leur offre par catégorie de voyages (courte, moyenne et longue distance) suivant une approche client, la SNCF segmente son offre suivant le type de production technique ou financière : c'est un véritable contresens commercial.

Lacunes et imprécisions du guide

- Une rubrique manque : "comment s'informer sur les horaires et les prix".

- La longueur des itinéraires est absente, de même que le barème des prix (tarification kilométrique, dégressivité) : c'est inadmissible. Ainsi le voyageur ignore le surcoût que la SNCF lui impose, dans le cas d'un voyage avec correspondance, si le système de vente l'oblige à acheter deux billets séparés.

Il est dorénavant impossible de vérifier le prix d'un billet CI ou de calculer la rentabilité de l'achat d'une carte commerciale, ce qui démontre une nouvelle fois l'opacité commerciale de la SNCF. Cette opacité est d'autant moins compréhensible que le véritable concurrent des CI est l'automobile, et que tous les sites Internet de calculs d'itinéraires routiers mentionnent la longueur, la durée et le prix du voyage. La SNCF devrait s'inspirer de ces bonnes pratiques de la concurrence.

- Le guide comporte deux autres omissions graves qui desservent la SNCF, car l'automobile est attractive pour les déplacements familiaux : la réduction de 50% accordée aux en-

fants de 4 à moins de 12 ans, et la tarification Bambin offrant une place distincte à un prix modéré ne sont pas signalés.

- L'existence de deux types de billets ("ouverts", c'est-à-dire sans réservation, et avec réservation) ne figure pas à la rubrique "information et achat du billet", mais à celle des "tarifs occasionnels pour vos loisirs".

- Pour tous les "détails" (utilisation des cartes de réduction, abonnements, prestations annexes), le guide renvoie à Internet : cette discrimination n'est pas acceptable par les 75% de la clientèle qui n'utilisent pas Internet.

Régression dissimulée de la qualité de l'offre

- La réservation n'est pas obligatoire, mais elle n'est pas toujours possible.

La réservation est obligatoire pour accéder aux tarifs promotionnels "mini-groupes" et "Loisir Week-end", très intéressants pour relancer l'activité des Corail CI. Mais elle est impossible sur certains itinéraires tels que Bayonne-Toulouse au potentiel très important.

- Sur Internet, il n'est pas possible d'obtenir un billet Corail CI "ouvert", même en cochant l'option "réservation : non". La SNCF pratique donc la réservation obligatoire (gratuite) sur les Corail CI, en contradiction avec son discours officiel au client.

- Cette pratique n'est pas anodine pour le voyageur. Le guide signale en effet que les billets avec réservation gratuite sont, après le départ du train, et selon les tarifs, ni échangeables ni remboursables, contrairement à ce qui était possible auparavant, ou échangeables ou remboursables avec une retenue de 50% : une aberration dans le cas de trains à réservation facultative, puisque l'absence d'échange ou de remboursement n'entraîne pas de perte de vente.

La facilité d'emprunt des CI se dégrade donc. Comme pour le TGV, la transparence des prix disparaît, et les conditions d'achat, d'échange et de remboursement des billets deviennent beaucoup plus rigides.



Réforme du calendrier voyageurs

La réforme annoncée par la SNCF sans concertation préalable s'appliquera, à compter du 6 juillet 2008, aux trains Corail Intercités (voir le guide correspondant qui vient d'être édité), aux Corail "tout court" (gérés, comme les TGV et TéoZ, par VFE, Voyages France Europe) et aux trains TER... comme indiqué nulle part.

- Le lundi, la période blanche du matin est réduite de 5h-10h à 6h30-8h.

- Des périodes blanches sont introduites du mardi au jeudi (6h30-8h et 17h-18h30) et le vendredi matin (6h30-8h).

- Le vendredi après-midi, la période blanche est étendue l'après-midi, de 15h-20h à 14h-20h.

- Pas de modification le samedi (pas de période blanche) et le dimanche (période blanche de 15h à 20h).

Cette réforme est a priori favorable aux voyageurs "pendulaires", qui effectuent des déplacements quotidiens aux heures de pointe et sont généralement titulaires d'abonnements de travail, ou d'abonnements commerciaux pour les plus longs trajets. Le nouveau calendrier va en effet inciter les voyageurs occasionnels à reporter leurs déplacements - quand cela leur sera possible et si des trains circulent ! - sur d'autres plages horaires : la capacité de transport disponible pour les pendulaires et leur confort seront augmentés.

Le nouveau calendrier pénalise par contre les voyageurs "grandes lignes", voulant effectuer des trajets interrégionaux ou nationaux. En période blanche, le prix augmente en effet pour les juniors, les familles et les seniors. Sur une base de 100 pour le tarif normal, il passe de 75 à 100 (+33%) pour les voyages occasionnels au tarif Découverte sans carte commerciale, et de 50 à 75 (+ 50%) pour les déplacements fréquents avec carte commerciale.

Ces hausses de prix sont imposées de manière très discrète, comme l'ont été celles qui résultent de l'augmentation du nombre des TGV circulant en période de pointe. Elles sont inadmissibles, et particulièrement maladroites car elles pénalisent davantage la clientèle fidèle, titulaire d'une carte commerciale !

La rentabilité des cartes commerciales baisse fortement, comme c'est déjà le cas, mais de façon soigneusement dissimulée par la SNCF, pour les trains à réservation obligatoire depuis l'introduction de NOTES.

Et une nouvelle fois, comme lors de la modification du programme de fidélité "Grand voyageur", la SNCF impose la rupture abusive d'un contrat passé avec sa clientèle.

Nous avons examiné de manière plus précise les conséquences de l'introduction du nouveau calendrier sur plusieurs exemples de relations.

- Relations domicile-travail entre Rouen, Amiens ou Troyes et Paris (respectivement 24, 21 et 11 allers-retours quotidiens assurés par trains Corail, Corail Intercités ou TER) : le bilan est globalement positif, les voyageurs occasionnels peuvent modifier légèrement leurs horaires sauf s'ils doivent prendre un train en correspondance à Paris (pour corriger ce handicap, la SNCF pourrait alors dispenser le voyageur de la contrainte du calendrier).

- Compte-tenu du plus faible nombre d'allers-retours offerts, le bilan est plus mitigé sur Lyon-Marseille (7 AR), encore plus mitigé sur Paris-Belfort (5 AR), défavorable sur Strasbourg-Lyon (4 AR), très défavorable sur Metz-Lyon, Nantes-Bordeaux et Toulouse-Bayonne (3 AR), catastrophique sur Caen-Rennes (2 AR) et Orléans-Lyon (1 AR).

Dans les deux derniers cas examinés, le voyageur occasionnel ne dispose d'aucune possibilité de report, *le nouveau calendrier annihile totalement les efforts faits par les régions pour améliorer les relations interrégionales.*

On constate donc que :

- les pendulaires sont bien les seuls bénéficiaires du nouveau calendrier ;

- la réforme, globalement défavorable, dégrade fortement le rapport qualité/prix des dessertes interrégionales ou nationales ; la hausse des prix est imposée de manière très discrète, comme celle qui résulte de l'augmentation, bien dissimulée, du nombre des TGV circulant en période de pointe ;

- certaines relations interrégionales assurées par les régions sont très fortement pénalisées.

Notre analyse confirme l'absence totale d'unité, de cohérence et de vision nationale dans la gestion des relations interrégionales à moyenne et longue distance où, selon les lignes ou même sur une même ligne, les services sont assurés par des TER interrégionaux, des Corail Intercités ou des Corail VFE.

Elle confirme aussi l'inhomogénéité du "portefeuille" des Corail Intercités (voir FNAUT Infos n°153) : les caractéristiques d'une desserte pendulaire telle que Paris-Rouen sont bien différentes de celles d'une desserte telle que Bordeaux-Nantes.

Enfin la modification du calendrier voyageurs constitue une dégradation supplémentaire de l'offre grandes lignes, déjà fragile, intermédiaire entre TGV et TER.

Tarifification "bobo"

La nouvelle tarification NOTES est un succès commercial indéniable : la vente des cartes commerciales (les voyageurs ne savent pas que la rentabilité de ces cartes a baissé) et le coefficient de remplissage des trains à réservation obligatoire ont augmenté.

Si la FNAUT approuve le principe d'une politique de volume, elle en désapprouve cependant les modalités.

- La SNCF développe une tarification "bobo" inadaptée à toute une partie de la clientèle, et elle s'efforce de créer des besoins. Les clients qui voyagent à plein tarif par nécessité paient pour ceux qui voyagent pour leurs loisirs et improvisent leurs déplacements touristiques.

- Depuis la suppression des tarifs Découverte à 2, le transfert modal de la voiture vers le train n'est plus encouragé : seul le taux de remplissage des trains dicte les réductions tarifaires.

- Contrairement à Air France, pour la clientèle occasionnelle, la SNCF ne relie plus les réductions commerciales Loisir au pouvoir d'achat des segments de clientèles (juniors, familles, seniors) mais favorise la clientèle la plus mobile.

- La SNCF refuse, à juste titre, de surtaxer les usagers du TGV pour financer les trains CI mais ne trouve pas anormal que les Corail, économiquement plus fragiles, soient surtaxés pour faciliter l'exploitation des TER.

Dérive préoccupante

- La SNCF ignore la concertation et ne respecte pas ses engagements actés dans la "convention entre les associations nationales de consommateurs et la SNCF" signée le 21 mars 2003.

- Elle dissimule des informations tarifaires, ce qui lui permet d'augmenter insidieusement ses prix.

- Elle impose des décisions manifestement contraires aux intérêts des voyageurs en abusant de sa situation de monopole (voir les conditions de remboursement et d'échange des billets).

- Elle n'hésite pas à rompre des contrats passés avec les voyageurs.

- Enfin elle ne respecte pas les décisions et orientations de l'Etat.

Les nouvelles conditions de remboursement et d'échange des billets CI ne sont pas conformes aux décisions prises en 2005 par le ministère des Transports au sujet de ces trains.

Alors que la situation écologique exige que le train soit attractif, d'un usage plus simple que celui de la voiture, elle en complique l'accès et n'incite pas au report modal. Alors que l'aménagement du territoire reste un objectif important de l'Etat, elle fragilise les relations transversales par rabattement systématique sur le TGV au lieu de les valoriser.

Un écocomparateur difficile à comprendre

Permettre au voyageur de connaître les émissions de CO2 de chaque mode de transport sur un trajet donné : l'idée était bonne. L'écocomparateur disponible sur le site voyages-sncf.com, établi en collaboration avec l'ADEME, est malheureusement très imparfait.

Pour la voiture, la climatisation n'est pas prise en compte, alors qu'elle rejette dans l'atmosphère un gaz à effet de serre très puissant, le HFC. Pour l'avion, la seule prise en compte du CO2 minore considérablement l'impact des vols en oubliant les NOx, la vapeur d'eau et les traînées de condensation (contrails). Mais c'est surtout à propos du train que l'écocomparateur manque de fiabilité.

- Au lieu de la distance réelle de gare à gare, bien connue, l'écocomparateur utilise la distance à vol d'oiseau multipliée par le facteur moyen 1,35.

- De manière plus étonnante, l'écocomparateur est basé sur une émission moyenne des trains (5,38 gramme de CO2 par voyageur*km).

La contribution de chaque type de train est calculée à partir de la ventilation suivante des "trajets" : TGV 85%, TRN (trains rapides nationaux) 10%, TER 5% (le Transilien n'est pas cité).

Il n'est pas précisé qu'il s'agit de voyageurs*km, et non de voyageurs.

Cette ventilation est très différente de celle donnée dans un rapport du CSSPF de novembre 2001 : TGV 50%, TRN 24%, TER 12%, Transilien 14%.

Seul un taux moyen de remplissage, non précisé, est utilisé pour chaque type de train. Or ce taux dépend fortement de la relation qui intéresse le voyageur et de son horaire : celui d'un TER n'est pas le même en Limousin et en Rhône-Alpes, en heure de pointe et en heure creuse ; celui d'un Corail Paris-Rouen n'est pas celui d'un Nantes-Bordeaux.

L'influence du mode de traction des trains, diesel ou électrique, est signalée mais seule une valeur moyenne des émissions de CO2 est ensuite utilisée.

Aucune indication n'est donnée sur les voyages en autocar, alors qu'un nombre non négligeable de relations SNCF sont effectuées en autocar. L'ADEME indique ailleurs une émission de 34 g de CO2 par voyageur*km mais ce chiffre tient compte des services touristiques, généralement mieux remplis que les services réguliers.

En définitive, dans son état actuel (non définitif), l'écocomparateur ne permet pas au voyageur d'apprécier correctement l'impact environnemental du train sur un itinéraire donné.

Jean Sivardière

Le TGV en Auvergne ?

Voici, pour alimenter le débat, quelques réflexions variées sur les projets présentés dans FNAUT Infos n°161.

Depuis plusieurs mois, chacun joue à l'aménageur et s'amuse à tracer ses traits sur la carte. Il serait bon que les esprits échauffés se refroidissent et en reviennent à des principes sensés d'aménagement du territoire et aux réalités géographiques, démographiques, économiques et commerciales.

Denis Wenisch, FNAUT Auvergne

Il faut déconnecter le doublement de la LGV Paris-Lyon de la desserte du Massif central, dont les problématiques sont totalement différentes. Une LGV reliant Paris au nord de l'Auvergne n'a pas de pertinence socio-économique. De plus, elle engloiterait les ressources nécessaires pour développer les débouchés de l'Auvergne vers Nîmes, Béziers, Toulouse et la Côte atlantique. Vu la multitude des chantiers à ouvrir d'urgence, seule une amélioration des lignes existantes est réaliste.

Max Mondon, FNAUT Alsace

Le doublement de la LGV Paris-Lyon par Troyes et Dijon est plus économique que par Bourges et il accélérerait la réalisation de l'étoile du TGV Rhin-Rhône. Il devrait comprendre des raccordements en amont et en aval de Troyes, et non une gare nouvelle excentrée, et s'accompagner d'une modernisation de la ligne Troyes-Belfort. Une réhabilitation de la gare de Paris-Austerlitz est nécessaire.

Il faut d'une part créer un raccordement rapide de cette gare avec la LGV existante Paris-Lyon, et d'autre part moderniser les lignes Paris-Limoges-Toulouse et Paris-Clermont (220 km/h).

En bref, en combinant TGV et Corail modernisé, on obtient un aménagement du territoire efficace et économique.

Jean Lenoir, FNAUT Paris

Selon les études faites au début des années 90, la rentabilité d'une LGV partant de Paris vers Limoges ou Clermont était insuffisante. Avec le Y renversé comportant un tronçon commun de 200 km environ, une population plus large était desservie et la rentabilité devenait acceptable, supérieure même à celle du TGV Est. Avec cette formule alors proposée aux limougeaards pour remplacer le barreau Limoges-Poitiers, on irriguerait un territoire délaissé et on desservirait d'une part Bourges, Montluçon et Clermont pour capter du trafic de l'aéroport de Clermont et de l'A71, d'autre part Châteauroux et Limoges pour capter du trafic de l'A20 et de l'aéroport de Limoges.

Jean-Louis Camus, FNAUT Limousin

RFF : des erreurs d'appréciation

On sait que, par des actions contentieuses efficaces, la FNAUT s'oppose à la volonté de RFF de fermer ou déclasser des lignes ferroviaires inutilisées (FNAUT Infos n°148, 159). RFF devrait manifestement faire preuve de plus de prudence.

Laval-Mayenne - En 1999, RFF prononce la fermeture en se fondant sur "l'absence de toute perspective de réactivation". En 2004, RFF retire sa décision suite au recours de la FNAUT. La réouverture de la ligne est envisagée par la région Pays de la Loire suite à une étude de Systra qui évalue le potentiel de la ligne à 850 voyageurs/jour.

Caen-Flers - En 2001, RFF prononce la fermeture en se fondant sur une étude indiquant qu'"aucune perspective de trafic ferroviaire n'existe, la cession des emprises... constitue la seule issue raisonnable". En 2004, la FNAUT obtient l'annulation de la décision. Une étude Systra commandée par la région Basse-Normandie évalue le potentiel de la ligne à 550 voyageurs/jour, soit le double de celui de la ligne Dives-Cabourg en service. La région a demandé à RFF de conserver la ligne.

La Brohinière-Mauron - En 2003, RFF élabore un dossier de fermeture de la ligne et de sa transformation en voie verte, en se fondant sur l'absence de toute perspective de trafic. La FNAUT faisait part de son opposition, invoquant le potentiel fret et périurbain de cette ligne située en périphérie de Rennes. Un gros client fret s'est effectivement manifesté in extremis : RFF a rectifié son dossier pour ramener la longueur de la voie verte de 21 à 2 km. Début 2008, la ligne fait l'objet d'une remise en état en vue de sa réouverture.

Rouen-Evreux - En 2005, RFF prononce la fermeture d'une partie de la ligne en se fondant sur "l'absence de potentiel de trafic identifié relevant de la technique ferroviaire". En 2007, la région Haute Normandie publie une étude évaluant le potentiel de la ligne à 2000 voyageurs/jour, soit trois fois le trafic de la ligne Rouen-Caen, puis la FNAUT obtient l'annulation de la décision. La réouverture est sérieusement envisagée par la région.

Fontoy-Audun le Tiche - En 2005, RFF prononce la fermeture en se fondant sur la volonté du conseil général de Moselle de récupérer l'emprise pour y faire passer une route. En 2007, la FNAUT obtient l'annulation de la décision. Une étude SNCF évalue le potentiel de la ligne à 4300 voyageurs par jour. La région Lorraine envisage la réouverture de la ligne.

Xavier Braud

Carnet du voyageur

Retards

Je prends le train tous les jours pour aller de Vivonne à Poitiers. Au moins une fois par semaine, le train accuse un retard important. Du fait de ces retards récurrents, je perds au total environ une journée de travail par mois. La SNCF refusant toute indemnisation, la perte de rémunération est sèche et, le fait d'arriver après 9h15 sur mon lieu de travail étant considéré comme une faute, je m'attends à la longue à des reprécailles de la part de mon employeur.

Claude Michaud, 86 Vivonne

Bien rempli de lycéens et de navetteurs qui rentraient à Montbéliard, le train TER Belfort-Besançon, départ 17h03, que j'ai emprunté le 17 janvier, s'est arrêté une heure à Héricourt suite à une panne de locomotive. Le contrôleur annonce tout d'abord que la réparation à laquelle procède le mécanicien ne va durer que quelques minutes. Un quart d'heure plus tard, il annonce que le mécanicien a des difficultés et, encore un quart d'heure plus tard, qu'il fait appel à des secours. Après une longue attente, le train sauveur arrive enfin : le transbordement s'effectue sur le ballast, dans l'obscurité absolue, sous les yeux de trois agents de la police ferroviaire qui patrouillent sans se préoccuper des voyageurs les plus âgés. Le train, d'où tout contrôleur a disparu, arrivera à Besançon avec deux heures de retard.

Yves Lagier, FNAUT Franche Comté

TGV ou TER ?

La SNCF cherche à augmenter le prix du TGV entre Angoulême et Poitiers en imposant aux abonnés le paiement de la Résa (1,50 euro) pour chaque voyage (l'abonnement est de 162,50 euros). Mais les TER proposés matin et soir sont parmi les plus lents (1h30) : un surstationnement de 11 minutes en gare de Saint-Saviol leur est imposé pour laisser passer les TGV en raison du manque de sillons disponibles sur l'axe Tours-Bordeaux. Il faudra attendre la mise en service de la LGV en 2016 pour que cette difficulté disparaisse. La publicité donnée à ce conflit avec les abonnés nuit à l'image de la SNCF.

Plus généralement, le système de réservation sur le TGV est inadapté si celui-ci effectue des parcours régionaux sur ligne classique et si l'offre TER alternative est déficiente. Ainsi un déplacement aller-retour Angoulême-Niort implique l'achat de 4 résa et des temps d'attente dissuasifs.

Henriette Trimoulinard, FNAUT Poitou-Ch

Attente au guichet

Voulant acheter un billet à Lyon-Part Dieu et n'ayant pas assez de monnaie pour

pouvoir utiliser un distributeur automatique, j'ai dû faire la queue, debout, pendant 23 minutes au guichet. Heureusement, le TGV en provenance de Montpellier avait 40 mn de retard. La gare de Lyon-Part-Dieu, l'une des plus importantes de France, ne possède ni distributeur automatique acceptant les billets, ni changeur de monnaie. Quel retard sur les sociétés autoroutières !

Pierre Loridon, 01 Bellegarde

Gare de campagne

Devant étudier la gare TGV de Haute Picardie, j'ai pu m'y rendre un matin directement depuis Tours par un TGV à destination de Lille. Mais pour en revenir en fin de journée, j'ai dû prendre un autocar pour Amiens, puis un train Corail pour Paris, un métro, enfin un TGV pour Tours. Une autre possibilité, trop tardive pour moi, m'était offerte : le TGV jusqu'à Roissy, puis le RER B, un métro et un TGV.

Jean-François Troin, FNAUT Centre

Faut-il en rire ou en pleurer ?

Suite au retrait de la SNCF, les régions concernées ont créé une relation interrégionale directe Lyon-Tours en y affectant un matériel TER moderne : l'AGC Bombardier. Mais, hélas, il a vite fallu déchanter. En effet, ce matériel est doté de sanitaires chimiques de capacité trop limitée : une vidange intermédiaire serait nécessaire sur le parcours assuré par l'engin. Dès que les toilettes sont inutilisables et fermées, les personnels d'accompagnement sont confrontés aux demandes pressantes des voyageurs. Cette situation perdurant, un "arrêt pipi" a été créé à la gare de Paray-le-Monial, où les voyageurs sont invités à utiliser les sanitaires locaux. On imagine le défilé, qui entraîne un retard systématique du train.

Gabriel Exbrayat, FNAUT Rhône-Alpes

Frontière ferroviaire

J'ai eu l'agréable surprise, cet hiver, de constater que la gare de Saint Saviol (Vienne) était ouverte même le dimanche, bien éclairée et chauffée, et disposait de toilettes gratuites, propres et bien équipées. Mais il m'a fallu 5 heures pour parcourir les 110 km qui séparent cette gare de celle de Chalais (Charente), l'essentiel de ce temps étant consacré à attendre un train en correspondance à Angoulême, comme s'il fallait accomplir d'antiques et longues formalités douanières ou changer les essieux des wagons. Est-ce ainsi qu'on nous fera "aimer le train" ?

Jean Monestier, 66 Le Soler

Les piétons défendent leurs droits

A Strasbourg et Schiltigheim, 8 abribus récemment implantés sur des trottoirs interdisaient le passage des piétons, en particulier des personnes handicapées. Malgré l'intervention de l'association Piétons 67 auprès des services dits "compétents", qui se référait à la charte handicap liant la Communauté Urbaine de Strasbourg et la Compagnie des Transports, un seul d'entre eux a été repositionné. Il serait pourtant possible de réduire la largeur du panneau latéral des abribus qui supporte un panneau publicitaire.

Une vieille revendication de Piétons 67 est la piétonnisation de la prestigieuse place du Château, située entre la cathédrale de Strasbourg et le palais des Rohan et régulièrement envahie de voitures (sauf en décembre où elle est occupée par le marché de Noël). On peut y décompter jusqu'à 50 véhicules en stationnement illégitime : la police municipale ne verbalise pas et la police nationale, souvent présente sur la place, affirme n'avoir pour vocation que le maintien de l'ordre.

Piétons 67 a contesté, devant le tribunal administratif de Strasbourg, les "trottoirs mixtes" réalisés par la ville de Strasbourg. Alors que, dans les zones piétonnes, les piétons sont prioritaires et les cyclistes tolérés, le trottoir mixte entérine, selon l'association, le "droit" des cyclistes à rouler sur les trottoirs au mépris du code de la route.

L'association nationale Les Droits du Piéton constate que l'amélioration de la sécurité routière intervenue depuis six ans a très peu profité aux piétons. Elle rappelle que 70% des piétons tués sur la voirie le sont en agglomération, où ils représentent 40% des tués dans des accidents de la circulation.

L'association observe que nombre d'accidents dont les piétons sont victimes sont causés par le stationnement illégitime sur les trottoirs, sur les passages piétons ou encore en double file en amont de ces passages. Or le montant de l'amende que l'automobiliste indisdiscipliné risque de se voir infliger pour ce comportement gênant et dangereux n'a pas augmenté depuis 1989.

L'association a donc demandé à la Direction de la Sécurité et de la Circulation Routières que l'amende pour ce type de stationnement illégitime passe de la 2ème classe (35 euros) à la 4ème classe (135 euros), ce qui correspond à sa valeur moyenne en Europe. Depuis l'application d'un tel "tarif" au stationnement sur les places réservées aux personnes handicapées, cette pratique illégitime a quasiment disparu.

Chronique du développement durable

Marseille - Si la mise en place du tramway marseillais a entraîné la disparition de 5000 places de stationnement, 6550 places doivent être créées d'ici 2010 et un tunnel à péage de 1,3 km est prévu entre l'autoroute Est et le rond-point du Prado.

Toulon - Le tramway est différé, le second tube de la traversée autoroutière (193 millions d'euros) est lancé, ouverture prévue en 2011.

Nice - Le démontage de l'ex-gare du Sud (ligne Nice-Digne des chemins de fer de Provence) est lancé, il permettra de créer un parking de 1550 places.

Avignon - La ville est engluée dans une marée automobile, la phase 1 de la liaison routière est-ouest LEO est lancée.

FNAUT PACA

Saab corrige le tir

Attaqué par la FNAUT pour une publicité "de nature à induire le consommateur en erreur" (FNAUT Infos n°165), le constructeur automobile Saab a recentré son message relatif à son véhicule 9-3 BioPower, publié dans Le Monde du 22 mai 2008, sur le faible coût du Superéthanol E85 : 85 centimes d'euros le litre contre 1,40 euro pour le diesel et 1,48 pour le sans plomb 95. L'argumentation "écologique" a disparu : le E85 n'est plus qualifié de carburant "naturel", c'est un carburant "fabriqué principalement à base d'alcool de betterave non alimentaire", il est disponible dans 240 stations en France (sur 15 000 environ...).

Publicité automobile

Brigitte Mandel, responsable du planing créatif de Getty Images, citée par www.rue89.com : "la plainte déposée par la FNAUT contre Saab ne m'étonne pas. Notre étude réalisée avec Yankelovich Research auprès de 3000 personnes a montré que les consommateurs en ont assez des publicités liées à l'écologie. Ils ne sont pas des témoins mais des acteurs, ils sont dans leur rôle quand ils demandent des publicités responsables. La mode du "greenwashing" arrive en fin de course ; après l'overdose, les publicitaires tourneront la page".

La Norvège a imposé un nouveau code de conduite que les constructeurs automobiles doivent respecter sous peine d'amende : les termes "véhicule propre, respectueux de l'environnement, naturel, vert" ou toute description similaire sont interdits dans la publicité automobile ; toute référence à une qualité écologique d'un véhicule doit être démontrable et documentée dans tous ses aspects, y compris la production et le recyclage.

BIEN DIT

● **Bernard Soulage**, vice-président PS de la région Rhône-Alpes : "une tarification trop basse de transport collectif incite à la périurbanisation, c'est un mauvais calcul à terme".

● **Corinne Lepage**, ancienne ministre de l'Environnement : "n'est-il pas étonnant que l'automobile, objet de mouvement, soit à l'arrêt 92% du temps ?"

● **Jacques Auxiette** : président PS de la région Pays de la Loire : "toute discrimination des usagers du TER par rapport aux utilisateurs du TGV est intolérable, il n'y a pas de réseau de second rang et encore moins d'usagers de second ordre".

● **Un internaute** : "les constructeurs automobiles qui abusent du vert sont aussi dangereux que les automobilistes qui abusent du gros rouge".



Le TGV en Auvergne ? tout est clair !

Selon le quotidien auvergnat La Montagne, pour accélérer les trains Clermont-Ferrand-Paris sur la ligne classique, il faudra supprimer les passages à niveau puis, si nécessaire, "augmenter les courbes".

Le Journal du Centre (15 février 2008) a interrogé le ministre Jean-Louis Borloo : la future LGV Nantes-Lyon passera par Nevers et Tours, ce projet ne remet pas en cause la deuxième LGV Paris-Lyon via Nevers car "les deux sont cumulatives". A quelle échéance ? "Nous résonnons (sic) en terme de grosse décennie". Y aura-t-il aussi une radiale Clermont-Lyon ? "Elle est prévue, elle apportera un raccrochement vers Nantes".

Le lecteur aura tout compris.

Solution ultime

Aux Etats-Unis, l'essence est de plus en plus chère : 4 dollars pour un gallon (3,7 litres). Pour faire baisser les prix, des prières sont organisées devant les pompes à essence. Le mouvement "prière à la pompe" a ainsi rassemblé 200 personnes devant une pompe de San Francisco le 1er mai.

Brèves

Libéralisation du TER ?

La région Alsace pourrait confier, en 2009, l'exploitation d'une ou plusieurs lignes TER à des transporteurs autres que la SNCF.

Des candidats sont sur les rangs : DB Regio, CFF, Veolia.

Embouteillages

Dans l'agglomération de Los Angeles (250 km sur 100, 18 millions d'habitants), un automobiliste passe en moyenne 72 heures par an dans les embouteillages et y gaspille 200 litres de carburant. La moyenne américaine est de 38 heures et 100 litres de carburant.

Sur l'ensemble des USA, les embouteillages coûtent 78 milliards de dollars par an, ils font perdre 4,2 milliards d'heures de travail et gaspiller 210 milliards de litres de carburant.

Entreprises vertueuses

Selon l'ADEME, 60 entreprises de la région grenobloise sont engagées dans une démarche de plan de déplacements d'entreprise. Parmi elles, on trouve de nombreuses PME. L'Isère est le département le plus avancé dans cette voie.

Business class

Fin 2008, une super-première classe sera proposée en Autriche dans 23 trains longue distance. Ces trains offriront des facilités informatiques, un cinéma pour enfants, des places pour les personnes handicapées et des aménagements pour les bagages.

Auto ou moto ?

Beaucoup d'automobilistes parisiens se reportent sur la moto en raison des difficultés de circulation. Mais, contrairement à une idée reçue, ils ne font pas nécessairement des économies : le conducteur d'un deux-roues de plus de 50 cm³ dépense autant qu'un automobiliste pour le carburant, l'amortissement, l'assurance, l'entretien, la réparation et les accessoires de son véhicule, soit deux fois plus que le cyclomotoriste.

Le saviez-vous ?

● A Vienne, capitale de l'Autriche, un tiers des déplacements est effectué en voiture, un tiers en transport collectif et un tiers à pied ou à vélo. A Helsinki, 70% des déplacements entre centre-ville et périphérie se font en bus, tramway ou métro aux heures de pointe.

● 60% du pétrole consommé sur la route l'est par les voitures particulières.

● En 2006, la SNCF a dépensé 650 millions d'euros en électricité, 150 en gazole et 105 en fluides pour ses bâtiments.

● Depuis 2006, Aéroports de Paris a remplacé 22 000 chariots à bagages et 10 000 sièges à Roissy et Orly ; 10 000 panneaux d'information vont être revus.

Actions en régions

Basse Normandie

● L'association Réseau Vert, se basant sur des études réalisées à la demande du Conseil régional, demande la réouverture des lignes Caen-Flers, Paris-Honfleur par Glos et Pont Audemer, et Briouze-Bagnolles de l'Orne. Réseau Vert regrette que la région envisage de consacrer encore 50% de son budget transports à la route dans les dix prochaines années, et dénonce les multiples projets routiers inutiles : liaison à 2*2 voies Bayeux-A84, rocade nord de Bayeux, A88 Caen-Falaise-Sées.

Centre

● Le collectif tramway d'Orléans et la FNAUT Centre ont déposé un recours gracieux auprès du préfet du Loiret pour obtenir la modification de la déclaration d'utilité publique de la deuxième ligne (est-ouest) de tramway de l'agglomération. Suite au refus du préfet, un recours a été déposé devant le tribunal administratif : le tracé sur la commune de Saint Jean de Braye a été acté par la DUP alors qu'un autre tracé était à l'étude, et un projet d'alignement d'immeubles dans le centre d'Orléans a été arbitrairement déconnecté, juridiquement et financièrement, du projet de tramway. Le collectif, dont l'objectif est l'amélioration et non l'échec du projet, réclame par ailleurs l'extension de la ligne vers La Chapelle-Saint Mesmin et vers Chécy, comme les nouvelles municipalités de ces communes.

● L'Association pour le Développement du Transport Collectif en Touraine et le Collectif cycliste 37 ont organisé un débat public sur le thème "tramway, vélo même combat". Les deux associations ont démontré la complémentarité des deux modes ; elles demandent que l'on n'attende pas que le projet tramway de Tours soit ficelé pour songer aux cyclistes, mais que le vélo soit intégré dès la conception du projet.

Champagne-Ardenne

● L'Association pour l'Ouverture des Gares Entre Reims et Rethel (APO-GERR) a obtenu, après 8 ans de combat, la réouverture de la gare de Bazancourt, fermée il y a 50 ans. Coût de l'opération : 2,2 millions d'euros. L'association réclame la réouverture de trois autres gares pour permettre aux habitants travaillant ou étudiant à Reims d'utiliser le train, plus rapide que le car et plus sûr que la voiture.

Ile de France

● L'AUT Ile de France a lancé une pétition dénonçant la dégradation des con-

ditions de transport (manque de capacité et de régularité, allongement des temps d'arrêt) sur le RER A depuis le début 2007 et exigeant des trains supplémentaires et l'acquisition urgente de 50 rames à deux étages. 10 000 signatures ont été rapidement rassemblées. Cette initiative a débloqué le financement des rames.

Provence-Alpes Côte d'Azur

● La FNAUT-PACA apprécie les commandes de matériels neufs pour la ligne Nice-Digne mais regrette que la réouverture de la ligne Digne-Saint Auban, assurant la liaison avec le Val de Durance donc vitale pour la croissance du trafic, soit différée au-delà de 2013 alors que le service TER cadencé Marseille-Manosque prévu pour 2009 pourrait être prolongé jusqu'à Digne. Depuis que la région PACA a pris le contrôle de la ligne, aucun chantier de rénovation de la voie n'a été lancé pour supprimer les multiples ralentissements à 40 km/h qui pénalisent lourdement l'exploitation : seule une commande de 4 rames doubles a été passée.

Rhône-Alpes

● L'AGFUT 74 demande que le projet CEVA de liaison ferrée Genève-Annemasse soit complété par le shunt d'Ambilly (700 m de longueur) qui permettrait une relation rapide entre Genève et la vallée de l'Arve, Chamonix et Annecy en évitant un rebroussement à Annemasse.

● Les associations DARLY, les Droits du Piéton, Sauvegarde des Côteaux du Lyonnais et la FRAPNA refusent que l'agglomération lyonnaise devienne une petite région parisienne quadrillée par des autoroutes nouvelles : contournement ouest, périphérique ouest, BUE, LY6, A89, A45, ... Elles ont adopté une "charte de la mobilité durable" demandant en particulier une maîtrise de l'étalement urbain.

● L'association Lyon-Métro Transports Publics, toujours soucieuse de pédagogie, a organisé une conférence sur le péage urbain par Charles Raux, directeur du Laboratoire d'Economie des Transports.

● L'association anti-contournement autoroutier de Chambéry s'interroge : le président de la société d'exploitation de l'autoroute de Maurienne et du tunnel routier du Fréjus a été nommé président de la société Lyon-Turin Ferroviaire alors que les intérêts de ces deux sociétés sont directement concurrents.

● Le SCUA d'Annecy et trois autres associations locales ont obtenu le renforcement des services départementaux d'autocars et un site propre entre Annecy et la Balme de Sillingy.

Activités de la FNAUT

● Jean Sivardière est intervenu dans une table-ronde lors d'un colloque sur la politique des transports organisé par les syndicats (CGT, CFDT, CFE-CGC) et les ONG ayant participé au Grenelle de l'environnement.

● Yves Boutry est intervenu lors des journées professionnelles du Monde sur la mobilité urbaine.

● Jean Sivardière a participé au jury des Trophées de l'Innovation dans le secteur des transports publics, organisé par le GART et l'UTP.

● La FNAUT a cosigné avec les associations nationales de cyclistes un appel au gouvernement pour une relance du schéma national des véloroutes et voies vertes : un quart seulement des itinéraires prévus en 1998 a été réalisé.

● Régis Bergounhou et Jean Sivardière ont participé à un séminaire de réflexion organisé par le ministère de l'Ecologie sur les enjeux de la présidence française de l'Union Européenne.

Le transport du fret

Tous les textes publiés depuis 1999 dans FNAUT Infos sur le transport du fret (route, rail et voie d'eau) ont été rassemblés en un recueil de 48 pages qui peut être commandé au siège de la FNAUT (6 euros port compris).

Non à l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes

La FNAUT soutient l'action de l'ACIPA contre le projet absurde d'aéroport de Notre Dame-des-Landes et vous invite à signer la pétition proposée sur le site <http://acipa.free.fr> (voir la rubrique "Signez la pétition").

16ème congrès de la FNAUT

Le 16ème congrès de la FNAUT aura lieu au Mans les samedi 25 et dimanche 26 octobre 2008. Les congressistes établiront un premier bilan du Grenelle de l'environnement et travailleront sur la maîtrise de l'étalement urbain.

Les lecteurs de FNAUT Infos peuvent dès maintenant nous faire part de leur opinion sur les suites du Grenelle de l'environnement, et nous adresser des suggestions pour l'attribution des traditionnels Ticket vert et Ticket rouge.

fnaut infos- Bulletin mensuel d'information

Directeur de publication : Jean Sivardière
CPPAP n° 0908 G 88319 - Dépôt légal n° 166
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

Prédictions risquées et trompeuses

"Sauf événements majeurs, la probabilité est forte que le prix du baril de pétrole redescende vers 30 dollars en 2005" : cette prédiction de Thierry Desmarest, PDG de Total (Le Figaro, novembre 2004) en dit long sur la perspicacité de certains experts ! Trois ans plus tard, sans aucun conflit majeur nouveau, le baril vaut 130 dollars...

Il y a mieux : dans un rapport publié en avril dernier, la Direction Générale de l'Énergie et des Matières Premières (Observatoire de l'énergie) prévoit un baril à 70 dollars jusqu'en 2030 dans son "scénario énergétique de référence", alors même que, selon un rapport de l'administration américaine de l'énergie, la demande de pétrole va augmenter d'un tiers d'ici 2030. On croit rêver !

La prédiction est donc un exercice risqué. Cela n'empêche pas Christian Blanc, secrétaire d'État chargé du développement de la région capitale, d'affirmer péremptoirement : "il ne faudra pas se tromper dans les investissements. Dans 15 ans, toutes les voitures seront électriques ; si on ne construit plus du tout de routes, nos concitoyens ne comprendront pas". M. Blanc, qui croit à la technique mais n'est pas un industriel, oublie un détail : il faut des décennies pour passer d'un prototype innovant à un véhicule commercialisable à un prix acceptable puis à sa pénétration significative dans le parc automobile.

Ne nous laissons donc pas bernier par des illusions : "il y aura toujours du pétrole, et s'il devient trop cher, ou si la pollution de l'air et le dérèglement climatique s'accroissent, les ingénieurs trouveront bien une solution ; quant à la dette, dont les intérêts s'élèvent à 50 milliards d'euros par an (la France est le pays européen le plus endetté, comme vient de le rappeler Philippe Séguin), nos petits-enfants s'en débrouilleront".

Nous sommes face à de multiples défis - sanitaire, énergétique, climatique et financier - qui exigent une rupture de nos comportements, et donc une réorientation des décisions politiques qui les conditionnent. L'heure n'est plus aux gaspillages routiers et aéronautiques. Etat et élus territoriaux doivent enfin l'admettre, au lieu de nous répéter sans cesse : "ne vous inquiétez pas".

Jean Sivardière

Les gares nouvelles TGV : des erreurs répétées, des leçons à tirer

L'implantation de gares nouvelles sur les lignes ferroviaires à grande vitesse hors des centres-villes a, de longue date, suscité les critiques de la FNAUT. Nous résumons ici une étude récemment réalisée par Jean-François Troin, président de la FNAUT région Centre, et financée par la DIACT (ex-DATAR). Le fonctionnement, les connexions territoriales et l'impact économique de dix de ces gares ont été observés : les situations sont très diverses mais le bilan global est très défavorable car, sauf exception, aucune connexion entre TGV et TER n'a été organisée dans ces gares. Malgré des échecs répétés, le mythe des gares TGV "à la campagne" persiste : de nombreux projets fleurissent encore.



Gare Meuse-TGV (photo : J.-F. Troin)

Le raccordement systématique des lignes à grande vitesse (LGV) au réseau ferroviaire classique, souvent associé à des opérations d'électrification de lignes classiques, a permis de prolonger "l'effet TGV" bien au-delà des infrastructures dédiées à la grande vitesse : cette interpénétration des deux réseaux demeure, avec l'interconnexion des LGV en région parisienne, un atout majeur du TGV.

Il convient cependant de s'interroger sur le bien-fondé des 16 gares nouvelles implantées le long des LGV existantes, souvent très loin des gares anciennes.

Ces gares sont de deux types.

- 4 gares ont été construites en milieu urbain dense, jouant le rôle de porte d'entrée d'une agglomération (Lille Europe, Marne la Vallée, Massy) ou desservant un grand aéroport (Roissy). Leur utilité est incontestable. Il en est de même de deux autres gares : Lyon Saint Exupéry et Calais-Frethun. La première, couplée à un aéroport international en dévelop-

pement, sera prochainement connectée au réseau ferré urbain grâce au tramway rapide Leslys qui la reliera à la gare de la Part-Dieu. La seconde, reliée au réseau TER, pourrait jouer un rôle d'interconnexion plus affirmé, comme sa jumelle britannique Ashford.

- 10 gares, conçues comme des aéroports, ont été construites en périphérie urbaine ou même "à la campagne".

Ces dernières, dites "exurbanisées", ont été analysées par Jean-François Troin (voir aussi le rapport de stage de Jean-Baptiste Rozier, FNAUT Infos n°149). On peut les classer en trois catégories selon leur degré d'exurbanisation.

1. Les gares implantées en pleine nature et totalement isolées du réseau TER : TGV Haute Picardie (dite gare des betteraves), Vendôme, Meuse TGV, Lorraine TGV, Aix en Provence TGV.

2. Les gares périurbaines, non desservies par les TER mais "complémentaires" de gares centrales : Le Creusot TGV, Mâcon-TGV, Avignon-TGV.



Les gares nouvelles TGV

3. Les gares connectées au réseau TER : Valence TGV et Champagne-Ardenne (Bezannes, au sud de Reims).

Deux logiques

Les 10 gares TGV exurbanisées relèvent de deux logiques complémentaires.

- Dans une logique d'aménagement du territoire, ces gares ont été réclamées, parfois avec acharnement, par des élus dans l'espoir de faire naître de nouvelles urbanisations, comme cela a pu se passer au 19ème siècle, ou d'attirer de nouvelles activités, en particulier des implantations industrielles de pointe. Il suffirait pour cela d'offrir aux investisseurs du foncier à bon marché, un environnement naturel et humain favorable, une main-d'œuvre disponible et pas trop coûteuse, et un lien rapide avec Paris. Le bilan de cette démarche, qui a souvent relevé du phantasme, est généralement décevant (voir l'encadré et le rapport de Jean-Baptiste Rozier).

- La logique de la SNCF est purement commerciale. Un arrêt du TGV dans une gare centrale allonge davantage le temps de parcours de bout en bout qu'un arrêt sur une LGV. D'autre part une gare TGV périphérique ou rurale offre une meilleure accessibilité routière et permet de disposer de fortes disponibilités en parkings. Elle est susceptible de desservir un hinterland plus vaste que celui d'une gare centrale.

Deux réseaux déconnectés

Mais on constate aujourd'hui que la création de certaines de ces gares périphériques, tout en attirant un trafic notable, a contribué à l'apparition d'un nouveau maillage ferroviaire, de plus en plus indépendant du maillage classique, le passage de l'un à l'autre impliquant des ruptures de charge.

Certaines gares TGV offrent une palette impressionnante de liaisons, même s'il ne s'agit souvent que d'une liaison par jour. Le cas d'Avignon TGV est révélateur : cette gare est reliée, outre une forte desserte avec Paris, à Lyon, Marseille, Toulon, Nice, Montpellier, mais aussi Lille, Bruxelles, Roissy, Le Havre, Nantes, Rennes, Metz, Strasbourg, Bordeaux, Toulouse et Genève. On constate cependant, à Avignon TGV comme dans d'autres gares TGV, que :

- la desserte néglige les villes proches et les prive d'un accès aux capitales régionales et à l'hinterland national ;

- la localisation de la gare et sa médiocre connexion avec l'agglomération qu'elle est censée desservir (Valence TGV et Reims TGV étant des exceptions) ne font pas du TGV le moyen d'accès idéal à la zone urbaine et à la région concernées. La rupture de charge rail-route est dissuasive

et peut faire préférer l'automobile même pour un déplacement à longue distance.

En définitive, la connexion TGV-TER qui, en dehors des gares franciliennes et du cas particulier de Calais-Fréthun, n'existe qu'à Valence et Reims, est bien l'élément essentiel qui a été négligé dans la conception des gares TGV.

Des erreurs grossières...

En Haute Picardie, la possibilité d'une bonne connexion TGV-TER a été ignorée : le site retenu pour la gare est situé au croisement des autoroutes A1 et A29, à proximité de la N29, alors que la LGV croise, à Chaulnes, 6 km plus au sud, la ligne Amiens-Saint Quentin.

A Vendôme, les gares TGV et Ville sont totalement déconnectées, alors que la LGV coupe, 5 km plus au sud, un embranchement donnant accès à la ligne Paris-Tours par Châteaudun, qui dessert Vendôme Ville.

La gare Meuse est totalement isolée au milieu des bois : telle une chapelle dans les collines, elle dresse son clocher en bois à mi-chemin de Verdun à 27 km au nord et Bar le Duc à 30 km au sud.

Encore plus aberrante, la gare Lorraine TGV a été située à Louvigny, à mi-chemin de Metz et Nancy, avec l'objectif de développer l'aéroport voisin en l'alimentant en fret express ferroviaire ! Sa localisation s'imposait à Vandières, 10 km plus à l'ouest, au croisement de la LGV avec la ligne Nancy-Metz, véritable axe structurant de la Lorraine desservant directement un million d'habitants. L'erreur n'est pas irréversible mais sa correction traîne en longueur.

La gare d'Aix en Provence a été créée sur le plateau d'Arbois, au nord de Marseille. Elle n'est alimentée que par des navettes de bus, des taxis et des voitures, suite à des travaux routiers gigantesques. Le trafic routier induit conduit à un engorgement des parkings existants et à l'aménagement, en cours, de 1100 places supplémentaires.

Ici encore, à quelques km près, on s'est privé d'une connexion possible avec une ligne existante, certes dénivelée, Rognac-Aix, qui pouvait être ouverte au trafic voyageurs et permettre de constituer une sorte de RER joignant Aix à l'aéroport de Marignane via la gare TGV. Mais, afin de desservir le technopôle déjà prévu plus au sud sur le plateau d'Arbois, la gare a été placée au croisement de la LGV avec la D9 Aix-Vitrolles : une fois de plus, c'est l'accessibilité routière qui a été privilégiée. Certes la création d'une nouvelle voie ferrée, se branchant sur la voie Aix-Rognac, a été envisagée pour desservir la gare TGV. Mais ce projet coûteux est demeuré une velléité.

Gares et économie : espoirs et réalités

Arrachée à la SNCF, la gare de Vendôme a été largement financée par les collectivités locales : les élus faisaient alors un "pari sur l'avenir" et envisageaient un superbe parc technologique de 40 ha au milieu des bois, entre la gare et la ville distante de 5 km, agrémenté d'un hôtel Accor, d'un golf et de résidences. Aujourd'hui le parc boisé est toujours là, mais aucune trace du parc technologique ! Les voyageurs sont nombreux (Paris est à 42 mn), mais il s'agit uniquement de navetteurs.

Au Creusot - Montceau - Monchanin TGV, la zone d'accueil d'entreprises Coriolis est peu remplie, d'autant que les élus ont privilégié les implantations dans leurs villes respectives.

A Mâcon TGV, les deux zones d'activités proches de la gare ne se sont remplies que parce qu'elles étaient proches de l'autoroute A6 et offraient des réserves foncières aux entreprises de logistique. Le même phénomène a été observé autour de la gare TGV Haute Picardie : les zones d'activités se remplissent progressivement mais il s'agit de disponibilités foncières utilisées à retardement ou d'effets autoroutiers, la présence de la gare TGV n'est pas l'élément déclencheur.

Il ne pouvait en être autrement : l'implantation d'unités de production, essentiellement légères, ou de services tertiaires ne peut se faire que dans un environnement économique favorable, qui suppose l'existence de structures de recherche-développement importantes, un réservoir de main d'œuvre qualifiée, et des conditions de vie très agréables (soleil, mer ou montagne).

Certes une gare TGV véhicule une image de dynamisme et de modernité : elle peut aider au développement de projets axés sur l'immobilier de bureaux sur des sites bien étudiés (c'est le cas à Valence TGV) et où le foncier est bon marché, mais sans le potentiel de croissance des sites urbains tels que Le Mans ou surtout Lille qui, eux, disposent de gros bassins de clientèle, de contacts internationaux, d'une connexion directe gare-centre d'affaires et de tous les services et agréments de la ville.

On peut noter enfin que le TGV favorise avant tout les villes-terminus, voire quelques grandes villes intermédiaires offrant une population suffisante et des opportunités de développement (Poitiers et son futuroscope, Avignon et son festival). Mais les villes moyennes situées dans les interstices n'en retirent généralement pas de grands avantages, elles sont même défavorisées par rapport aux grosses agglomérations en raison de dessertes moins fréquentes.

Les gares Rhin-Rhône

Deux gares "exurbanisées" sont prévues sur la branche est du TGV Rhin-Rhône, dont la construction est en cours et l'ouverture prévue en 2011 : l'une à Auxon pour desservir Besançon, l'autre à Méroux pour desservir Belfort. Grâce aux interventions de la FNAUT Franche-Comté, ces gares ne devraient pas être isolées du réseau classique :

- la première (semblable à Reims TGV) sera raccordée à l'ancienne ligne Besançon-Vesoul, dont un tronçon est encore utilisé pour le transport du fret, et pourra être desservie par le TER, voire un tram-train ; le TGV pourra accéder à la gare centrale Besançon-Viotte, qui devra être réaménagée ;

- la seconde (semblable à Valence TGV) sera située au croisement de la LGV et de la ligne Belfort-Delle, d'où une desserte possible depuis Belfort et Bienne (Suisse).

Une gare nouvelle est prévue sur la future branche Ouest du TGV Rhin-Rhône, à Dijon Porte Neuve. Il ne s'agit pas d'une gare "périurbaine complémentaire" mais bien d'une gare urbaine bis péricentrale, située dans un quartier déjà urbanisé. Symétrique de la gare actuelle de Dijon-Ville par rapport à l'hypercentre, elle réutiliserait un faisceau ferroviaire existant et permettrait une connexion TGV-TER. Une importante opération de développement urbain est prévue dans son voisinage immédiat.

Un mythe qui persiste

Près de 30 ans après les premières erreurs commises sur la LGV Paris-Lyon, le mythe de la gare exurbanisée d'accès en automobile et amorce d'un développement économique est toujours présent chez nombre d'élus, responsables de CCI et urbanistes à la recherche d'exploits sur terrains vierges. Les projets sont nombreux.

- Sur la branche sud du TGV Rhin-Rhône, des gares sont envisagées à Dole et, de manière plus incertaine, près de Lons le Saunier (gare bressane).

- Sur la LGV PACA, dont le tracé reste à préciser, une gare est envisagée dans l'aire toulonnaise. D'autres gares sont envisagées aux Arcs et à Cannes.

- Sur la LGV Languedoc-Roussillon, des projets concernent Nîmes-bis, Montpellier-bis et Béziers-Narbonne (analogue de Lorraine TGV).

- Des gares sont également envisagées sur la LGV Bordeaux-Toulouse, à Montauban voire à Agen, et sur la LGV Bordeaux-Espagne aux environs de Mont de Marsan.

- Enfin le projet oublié de gare nouvelle d'Allan, près de Montélimar, a récemment refait surface (voir page 4).

... et répétées

Les gares TGV périurbaines (Mâcon, Le Creusot, Avignon) constituent des arrêts TGV situés en marge d'agglomérations. Jean-François Troin les qualifie de "complémentaires" des gares centrales car elles jouent un rôle spécifique d'accès au réseau TGV et visent à désengorger l'espace urbain dense.

Des connexions avec le réseau classique sont soit absentes (elles sont envisagées à plus ou moins long terme), soit partielles. En pratique, le risque a été pris d'un déperissement et d'une disqualification des gares préexistantes.

La gare TGV du Creusot dessert une aire de 100 000 habitants. Proche de Montchanin, elle est éloignée du Creusot et de Montceau. Cet éclatement et l'absence d'échange, malgré l'existence de raccordements, avec la ligne Chagny-Nevers, qui passe à proximité juste au sud et donne accès aux trois villes, expliquent un accès routier dominant.

Il en est de même à Mâcon-Loché, gare conçue comme une halte des TGV Paris-Annecy et Paris-Genève (les raccordements existants entre la LGV et la ligne PLM ne permettent pas d'accéder à la gare de Mâcon-Ville en venant de Paris). Cette gare nouvelle aurait dû être placée au croisement de la LGV et de la ligne PLM afin de donner accès à Chalon sur Saône et Mâcon au nord, à Villefranche sur Saône au sud.

La gare d'Avignon TGV est située en bordure sud de la ville. Un raccordement de 4 km ("la virgule") avec la gare centrale a été prévu (RFF est propriétaire du foncier) et devait être réalisé en 2006. Mais la muni-

cipalité d'Avignon s'y est opposé, l'estimant peu utile à la desserte locale. Le Conseil régional PACA envisage aujourd'hui de rouvrir la ligne Carpentras-Avignon et de la prolonger jusqu'à la gare TGV.

Plus ambitieuse, la FNAUT PACA propose de faire circuler un tram-train entre Châteaurenard au sud, la gare TGV, l'hôpital, la ZI de la Courtine, puis Sorgues et Carpentras au nord.

Deux exceptions

La gare TGV de Valence est située au croisement de la LGV et de la ligne Valence-Grenoble. Desservie par TER, bus et cars, elle dispose d'un vaste hinterland : Valence et Romans, nord de l'Ardèche, sillon alpin et même Briançonnais. 50 TGV s'y arrêtent chaque jour, ils desservent 18 destinations différentes. Sa fréquentation a doublé depuis son ouverture en 2001 pour atteindre plus de 2 millions de voyageurs. C'est la gare exurbanisée la plus fréquentée après Avignon et Aix, alors qu'elle ne dessert directement qu'une aire urbaine de 167 000 habitants, ce qui confirme son rayonnement régional. La zone d'activités tertiaires accolée à la gare se remplit peu à peu.

Implantée à Bezannes, à 1300 m de l'aire urbanisée de Reims, la gare de Champagne Ardenne TGV pourrait être classée parmi les gares périurbaines complémentaires. Mais elle est pourvue d'une gare TER à deux voies permettant de rejoindre Reims Ville en 8 mn par une "virgule" de raccordement avec la ligne Epernay-Reims-Sedan et de desservir les Ardennes. La future ligne de tramway rémoise aura son terminus au pied de la gare TGV.

LES GARES NOUVELLES SUR LGV



Gares TGV : une politique à revoir

Le TGV a démontré sa capacité à concurrencer efficacement l'avion. Mais en voulant copier ce dernier, qui effectue le plus possible de vols directs, le TGV a recherché des trajets directs avec un minimum d'arrêts dans les villes intermédiaires. Cette obsession de favoriser la vitesse a conduit, en France, à exiler le TGV aux marges des agglomérations. Les gares nouvelles ont donc été conçues comme des aéroports : elles sont aisément accessibles par la route et munies de vastes parkings introuvables dans les centres-villes (la philosophie de ce choix est voisine de celle qui a guidé l'implantation des grandes surfaces commerciales périurbaines), mais - sauf exception - dépourvues de toute desserte TER.

Cette option est très spécifique à la France : nos voisins allemands, belges ou néerlandais ont au contraire privilégié le passage des trains rapides par les gares centrales plutôt que les gains de temps. On notera, pour être équitable, que la densité urbaine est bien plus élevée chez eux que chez nous, et peut expliquer cette forme de cabotage.

Les choix effectués en France ont fait fi de certaines réalités :

- la diversité de la clientèle du TGV, qui n'est pas composée que de voyageurs professionnels ;
- le rôle de cabotage encore assuré par le train, que démontre de plus en plus l'allongement des relations TER ;
- la possibilité offerte par le train de pénétrer au cœur des villes ;
- les contraintes imposées aux voyageurs non motorisés, à mobilité réduite ou accompagnés d'enfants, par une rupture de charge en périphérie urbaine.

Un bilan peu favorable

- L'absence de desserte TER d'une gare TGV exurbanisée implique la construction de nombreux ouvrages d'accès routiers et de vastes parkings, avec de graves impacts environnementaux : disparition de terres agricoles, imperméabilisation des sols, pollutions diverses, gaspillages d'énergie. La périurbanisation est favorisée alors que la "ville dense" est à l'ordre du jour.

Aux heures de pointe, voitures et navettes sont pris dans les bouchons, les temps d'accès s'allongent et deviennent incertains. Le stationnement sauvage envahit les abords des gares. Les navettes reliant les villes et les gares TGV sont souvent modestement remplies et doivent être subventionnées.

Autre conséquence insuffisamment mesurée : les gares centrales sont affaiblies par la concurrence des gares TGV, ainsi que les commerces et services de quartier qui les environnent.

- En privilégiant la vitesse, on perd du territoire. L'expérience montre qu'une gare TGV ne peut être valorisée que par la desserte d'un hinterland peuplé et actif, grâce à un réseau ramifié, et bien interconnecté à la gare, de transports collectifs régionaux et locaux. En pratique, cette condition n'est vraiment satisfaite que dans les régions Ile de France et Nord-Pas de Calais. Elle l'est à peu près à Valence et à plus petite échelle à Reims, elle le sera demain à Lyon Saint Exupéry.

- Enfin les gares exurbanisées, même en un point nodal bien choisi, impliquent une forte rupture de charge et ne bénéficient parfois que d'un nombre très limité de dessertes TGV. Ici encore l'expérience montre qu'elles ne peuvent seules faire naître du développement dans leur voisinage, et encore moins devenir des points d'articulation des territoires concernés.

Une bonne gestion du territoire implique que les implantations de gares TGV n'obéissent pas seulement aux souhaits des élus et responsables économiques locaux, mais s'inscrivent dans une réflexion sur l'aménagement régional et national.

Il faut ici saluer la sagesse des collectivités riveraines des futures LGV Ouest et Tours-Bordeaux, qui ont préféré défendre le passage du TGV par les gares urbaines centrales, dans le cadre d'un renforcement de leurs centres-villes et de leurs pôles d'échanges intermodaux, plutôt que de se lancer dans d'incertains pôles périphériques censés valoriser le dynamisme de leur région.

Le symbole pourtant séduisant de la gare flamboyante neuve en pleine nature a été refusé au profit d'une conception plus urbaine du rôle de la gare TGV d'agglomération.

Des leçons à tirer

- Renforcer la desserte des gares TGV existantes par les trains TER et Corail et les services urbains et départementaux. Améliorer l'accès aux gares TGV depuis les terminus de ces services.

- Ne plus construire de gares non connectées au réseau classique, en évitant les décalages de quelques km entre gare et croisement avec une ligne TER.

- Privilégier le passage du TGV par les gares centrales par des antennes de raccordement ou des dérivations.

- Intégrer fortement les réseaux TGV et TER afin que les gares desservies par le TGV irriguent les territoires régionaux et n'en soient pas seulement des portes d'entrée. Une telle intégration favoriserait la mise en place de services TER à grande vitesse (TERGV).

Une gare nouvelle à Montélimar ?

Ce projet est très révélateur de ces "rêves de gares" qui hantent élus et responsables économiques locaux.

Le Conseil régional Rhône-Alpes a lancé en 2004 une étude sur l'amélioration de la desserte TGV du bassin de Montélimar (Sud-Ardèche, Drôme, Nord Vaucluse, Gard). Parmi les 6 scénarios retenus, l'un préconise l'implantation d'une gare nouvelle sur la LGV Méditerranée à Allan, village situé à 7 km au sud est de Montélimar. Cette gare, déjà évoquée lors de la construction de la LGV Méditerranée, relève de la "génération spontanée" car elle ne s'insère dans aucune vision globale d'aménagement du territoire.

Selon ses promoteurs, elle serait susceptible de drainer une clientèle régionale importante (le chiffre de 500 000 voyageurs annuels a été avancé, sans preuves précises). Le temps de voyage depuis Paris serait raccourci puisque le TGV n'utiliserait plus la ligne classique entre Valence et Montélimar.

Comme bien souvent, acteurs politiques et socio-économiques locaux se sont engouffrés dans ce projet évalué aujourd'hui à 100 millions d'euros, mettant en avant les arguments les plus variés et les plus contestables : développement économique de l'agglomération de Montélimar, saturation supposée de la gare de Valence TGV, désengorgement de l'autoroute A7 et de la nationale 7...

Cette gare n'a jamais été envisagée par la SNCF, qui n'a pas intérêt à multiplier les arrêts sur la LGV, la gare de Valence TGV étant située à 50 km au nord, soit à 10 mn de trajet en pleine vitesse et un arrêt sur LGV coûtant 10 mn (ralentissement, stationnement, reprise de vitesse). Des infrastructures lourdes seraient à créer - gare, passage de la LGV à 4 voies, parkings, raccordements routiers - dans une zone agricole riche. Le trafic routier d'accès à la gare s'ajouterait aux trafics locaux déjà intenses sur un réseau saturé.

La gare de Montélimar Ville (700 000 voyageurs par an) serait dépréciée alors qu'elle accueille actuellement 4 TGV dans chaque sens, 30 TER quotidiens venant de Lyon, Valence et Avignon, les cars du sud de l'Ardèche et de la Drôme et les bus de Montélimar.

Elle affaiblirait le pôle intermodal fonctionnant autour de la gare de Montélimar Ville et la desserte TGV de la vallée du Rhône sur ligne classique.

Enfin la création de la gare d'Allan éloignerait du TGV les voyageurs de l'Ardèche, un des départements français les moins bien reliés aujourd'hui au réseau ferré.

RER A : l'AUT IDF marque un point décisif

Le 12 mai dernier, l'AUT-Ile de France a lancé une pétition pour l'amélioration des conditions de transport sur le RER A. Cette initiative a obtenu un succès inespéré : plus de 10 000 signatures ont été collectées en 3 semaines. 8 séances de signatures ont été organisées dans des gares, des municipalités ont présenté la pétition dans leurs mairies. Les signatures recueillies sur le site www.aut-idf.org ont été les plus nombreuses. Manifestement le mécontentement était prêt à s'exprimer, il suffisait d'un détonateur !

Pour la simplicité et la clarté du message, la pétition visait la commande de matériels supplémentaires à deux niveaux afin d'augmenter la capacité de la ligne. Mais l'objectif était surtout d'obliger les décideurs à réfléchir aux investissements nécessaires sans tergiverser pendant des années. Notre coup de pied dans la fourmière institutionnelle a suscité des réactions virulentes des présidents de la région et de la RATP et des "politiques" franciliens, jusqu'à une récupération au plus haut niveau de l'État : le financement de 30 nouvelles rames a été débloqué.

L'AUT, qui a bénéficié d'un véritable emballement médiatique, a ainsi réussi à bousculer les technocrates qui pensaient avoir tout leur temps pour répondre à la saturation actuelle des transports collectifs franciliens et à la croissance prévisible de la demande.

Yves Boutry, vice-président de l'AUT-IDF

Nancy : une emprise ferroviaire sauvagée

Il existe à Nancy une rocade ferroviaire à voie unique de 8 km, qui contourne la ville par l'est et n'a été utilisée que pour le fret. La moitié sud est propriété de la Communauté Urbaine du Grand Nancy (CUGN) ; la moitié nord est neutralisée depuis 6 ans.

La CUGN a un projet de boulevard urbain qui se débrancherait de l'A31 Metz-Nancy et utiliserait l'emprise ferroviaire, dont la largeur varie entre 6 et 20 m. Elle affirme vouloir réserver une bande de 6,5m en accotement du boulevard pour pouvoir installer un éventuel TCSP, voire un tram-train.

Un comité quadripartite CUGN, région Lorraine, RFF et AUT a été mis en place. Trois options ont été étudiées, l'option retenue consiste à fermer la ligne sans la déclasser. L'AUT avait fait savoir qu'elle s'opposerait juridiquement à un déclassement, elle a obtenu que RFF reste propriétaire de la bande de 6,5 m destinée au TCSP.

*Claude Pierre dit Barrois,
président de l'AUT Lorraine*

Le train, c'est simple !

Nous l'avons noté dans FNAUT Infos n°161, l'organisation des trains hors TGV et TER est compliquée. Nous avons approfondi la question.

- Les trains TéoZ (Paris-Toulouse par exemple), Lunéa (Paris-Hendaye) et Corail de nuit sont gérés par la direction Voyages France Europe (VFE) de la SNCF. Réservation obligatoire, tarification spécifique "de marché" et non kilométrique, pas de calendrier bicolore.

- Les trains Corail "classiques" sont gérés eux aussi par VFE. Réservation facultative, calendrier bicolore, tarification kilométrique (par exemple Lyon-Metz). Une exception au moins : le Corail Lyon-Strasbourg) est à tarification spécifique.

- Les trains Corail Intercités (Nantes-Bordeaux) sont gérés par la direction Proximités de la SNCF. Réservation facultative en théorie, mais obligatoire sur Internet et parfois impossible (cas de Bayonne-Toulouse). Tarification kilométrique, calendrier bicolore.

- Les trains TER régionaux ou inter-régionaux (par exemple Lyon-Tours) sont gérés par la direction Proximités de la SNCF. Pas de réservation, tarification kilométrique, calendrier bicolore. Les régions ont introduit des réductions qui se superposent à la tarification SNCF et qu'elles financent.

- Il existe aussi des TER à grande vitesse (TERGV) dans la région Nord-Pas de Calais, assurés par des rames TGV circulant sur LGV, avec supplément entre Lille et la Côte d'Opale, sans supplément entre Lille et Arras.

- Signalons enfin l'existence d'un TER international Bruxelles-Bâle, à tarification belge sur le territoire belge.

Air France et SNCF : une comparaison instructive

La FNAUT critique fortement la SNCF depuis la suppression des guides « Horaires et prix » et la mise en œuvre de la tarification NOTES. Mais la compagnie Air France n'a-t-elle pas des pratiques analogues depuis de nombreuses années, sans la moindre protestation de sa clientèle ?

1. La route, le rail et l'avion sont toujours en concurrence, mais la durée du trajet (pour les déplacements professionnels) ou le prix (pour les déplacements personnels) font que le voyageur est souvent captif d'un mode. En particulier sur certains itinéraires, le voyageur est souvent captif du train.

Contrairement à la SNCF qui, en situation de monopole, ne peut que se concurrencer elle-même avec ses iDTGV, iDNight, Prem's et Bons plans du Net, Air France est soumise à une concurrence intramodale avec les com-

pagnies à bas coût, ce qui l'oblige évidemment à modérer ses prix.

2. La notion de période de pointe n'existe pas chez Air France. Il en est de même à la SNCF pour le TGV en 1ère classe (tarifs Pro et Loisir) et pour TéoZ dans les deux classes.

Dans tous les cas, plus on achète à l'avance, plus la réduction est élevée. Mais contrairement à ce que pense la SNCF, le client n'anticipe sa commande qu'en fonction de sa possibilité ou non d'anticipation, et non en fonction de prix qui varient sans cesse selon le jour et l'heure tant du train que de la demande d'achat ! Dès lors, s'il veut utiliser le TGV en 2ème classe, il veut savoir à l'avance s'il prévoit son déplacement dans un train cher ou moins cher et non "découvrir" un prix incompréhensible au moment de sa prise de décision !

3. Pour les jeunes, les familles et les seniors, Air France accorde des réductions très importantes, même en dernière minute pour les vols les moins chargés, alors que la SNCF impose l'achat de cartes commerciales, dont la rentabilité est impossible à calculer dans l'état actuel de la documentation qui, au contraire, laisse croire que ces cartes sont plus avantageuses qu'elles ne le sont réellement.

File d'attente

Dans un bureau de ville d'un quartier parisien "aisé" (au sens SNCF du terme, c'est-à-dire habité par une population dynamique bien familiarisée avec internet), une cliente entre pour retirer une réservation électronique. Dix personnes attendent, dont un couple de personnes âgées, complètement perdu dans les horaires et les prix, qui reste 25 minutes avec le vendeur, au comportement irréprochable. Restent huit personnes, nettement plus jeunes et donc probablement plus aptes à préparer facilement leur voyage parce que capables de se renseigner, voire d'acheter sur internet. Mais l'attente durera encore une heure !

Les questions posées sont toujours les mêmes : et si je pars un petit peu plus tôt, ou plus tard, ou la veille ou le lendemain ? Et y a-t-il des horaires plus pratiques un autre jour de la semaine ? Et pourquoi, si je pars demain, certains trains sont-ils plus chers que d'autres ?

Il est ainsi grand temps que la SNCF améliore sa documentation pour faciliter la compréhension du client et alléger le travail des vendeurs, de moins en moins nombreux et de plus en plus sollicités pour fournir des renseignements avant la vente proprement dite.

Avec le TGV, il faut prendre le temps d'aller vite ; avec NOTES, il faut prendre le temps d'attendre...

Jean Lenoir

Ports et croisières

Le développement des croisières maritimes est un enjeu économique important pour nos ports, en particulier Le Havre, Cherbourg et Marseille. Aussi il est urgent de réaménager nos gares maritimes desservies par le rail : transporter 5000 passagers en un court délai pour qu'un paquebot puisse appareiller à temps ne s'improvise pas.

Plus de 500 000 croisiéristes sont attendus à Marseille en 2008 : la France doit s'inspirer des exemples étrangers.

Michel Hontang, 78 Viroflay

Ports et importations

La courageuse réforme des ports français, conduite par Dominique Bussereau, vise à augmenter leur attractivité en diminuant les temps d'immobilisation des navires et en améliorant leurs dessertes ferroviaires et fluviales : aujourd'hui, 15 à 20% (en valeur) des marchandises importées par la France passent par les ports belges ou néerlandais. Mais faut-il maintenir le projet de canal Seine-Nord qui, inévitablement, renforcera l'approvisionnement de l'Île de France à Anvers et Rotterdam au détriment du Havre et de Rouen ?

Jean Sivardière

Gares TGV

Il faut rappeler à tous les décideurs l'article 21 de la loi 97-135 du 13 février 1997 portant création de RFF : "cet établissement a pour objet - conformément aux principes du service public et dans le but de promouvoir le transport ferroviaire en France dans une logique de développement durable - l'aménagement, le développement, la cohérence et la mise en valeur de l'infrastructure du réseau ferré national". Quoi de plus incohérent et contraire au service public que de déconnecter le TGV du TER ?

Michel Vogt, 55 Verdun

SNCF : des tarifs plus élevés

Selon une note confidentielle de Bercy évoquée par le Canard Enchaîné, le plein tarif SNCF Grandes Lignes a augmenté de 2% par an en moyenne entre 2003 et 2006, en gros comme l'inflation (1,9%). Mais le prix moyen du billet a augmenté de 4,5% par an. En 2007, le prix du billet plein tarif a augmenté de 2 à 2,5% mais le prix moyen du billet a augmenté de 4,4% et celui du billet TGV de 4,8%.

La note de Bercy conclut en suggérant un encadrement des tarifs par l'Etat. Elle confirme les affirmations de la FNAUT concernant la hausse discrète des tarifs : TGV plus nombreux au tarif de pointe, réduction des quotas de places à tarifs réduits.

Information multimodale

Les régions mettent en concurrence la SNCF et les transporteurs privés pour l'exploitation des services régionaux d'autocars. Mais elles doivent informer le public sur tous les services d'autocars dont elle sont autorités organisatrices, que le prestataire soit la SNCF ou un autre exploitant. Si ces services sont méconnus, leur pérennité n'est pas assurée même s'ils donnent de bonnes correspondances avec les trains puisqu'il devient impossible de préparer son voyage.

Depuis que les cars desservant Digne ne font plus partie de l'offre TER SNCF, les usagers se plaignent de ne plus pouvoir trouver les horaires, en particulier ceux de la relation Digne-Marseille (la situation est analogue à Draguignan). Digne a ainsi disparu de la carte SNCF, les fiches horaires ne sont plus disponibles dans les gares, les agents SNCF chargés des renseignements prétendent qu'il n'y a plus de desserte, et l'information ne semble disponible sur aucun site internet. Digne a aussi été retirée de la fiche horaire Marseille-Briançon, pourtant éditée par la région.

Cette situation augure mal de ce qui pourra se passer lorsque le transport ferroviaire régional sera libéralisé à son tour. Un fichier national des horaires sera indispensable, avec obligation pour tous les transporteurs de le diffuser.

Jean-Michel Pascal, FNAUT PACA

Il existe déjà des systèmes d'information multimodale en pays de la Loire (www.destinee.fr), en Île de France (www.transport-idf.com) et dans les Bouches-du-Rhône (www.lepilote.fr). Pour encourager de nouvelles initiatives régionales et leur mise en réseau, la création d'une Agence française pour l'information multimodale et la billettique a été proposée lors du Grenelle de l'environnement.

Cependant, pour éviter de construire une "usine à gaz", il faudra du temps car le domaine couvert est très vaste. Une méthode bien plus simple consisterait, dans une première étape, à utiliser les moyens actuels de la SNCF pour constituer une base de données "multi-opérateurs" pour les réseaux grandes lignes et TER.

On ne ferait ainsi, par informatique, que ce que les indicateurs officiels "Chaix" de la SNCF faisaient déjà parfaitement sur un support papier, avec la rubrique "services divers en correspondance avec la SNCF" qui mentionnait toutes les correspondances assurées et les horaires simplifiés des principales d'entre elles.

On faisait alors de la qualité comme M. Jourdain faisait de la prose, on dirait aujourd'hui qu'il s'agissait d'une approche client-fournisseur gagnant-gagnant.

Jean Lenoir

Le coin du cycliste

Deux-roues silencieux

Confrontée aux nuisances sonores des deux-roues à moteur et constatant que les contrôles de la police municipale étaient peu efficaces, la ville d'Aix-les-Bains a trouvé une solution originale : le relief local étant dissuasif pour les cyclistes, elle subventionne à hauteur de 250 euros l'achat d'un vélo à assistance électrique et de 400 euros (cumulables avec l'aide de l'ADEME) celui d'un scooter électrique.

Effet pervers inattendu : ce sont plutôt des retraités qui demandent une subvention pour acheter un vélo à assistance électrique, les "jeunes" préférant continuer à pétarader et à ruser avec la police municipale.

Bien dit

● Christine Lambert, présidente de MDB : "le vélo est bon pour la santé, l'environnement, les finances publiques et les finances personnelles. Pédalez plus pour gagner plus".

● Geneviève Laferrère, responsable de l'éco-mobilité au Conseil régional d'Île de France : "quand les cyclistes deviennent plus nombreux, les automobilistes se montrent plus attentifs à leur égard et plus prudents. Le développement de l'usage du vélo a donc un effet d'apaisement de la circulation générale".

● Hubert Peigné, Monsieur Vélo : "pour lutter contre le bruit urbain lié aux déplacements, on dispose d'un outil remarquable qui est le vélo. Il suffit d'aller dans quelques villes néerlandaises ou danoises pour le constater : dans les rues, y compris dans les quartiers animés du centre, on est frappé par un niveau sonore nettement plus faible que dans nos villes".

● Véronique Michaud, secrétaire générale du Club des Villes Cyclables : "le meilleur moyen d'améliorer la sécurité des cyclistes est de réduire le différentiel de vitesse entre vélos et voitures dans les zones à usage mixte. De même, quand vélos et piétons cohabitent, les cyclistes doivent adapter leur vitesse à celle des piétons".

Bêtisier

⊗ La préfecture de Police de Paris. Suite à la mort accidentelle de trois cyclistes parisiens, tous trois fauchés par des camions-bennes, elle a invité les usagers des deux-roues "à ne pas doubler par la droite et à s'assurer que les chauffeurs de poids lourds, généralement surélevés, avaient bien détecté leur présence". Comment un cycliste peut-il s'assurer qu'un chauffeur de poids lourd a bien détecté sa présence ?

Permis à points

Récompenses :

+3 points à Aéroports de Paris, pour la signalétique géante installée au terminal 2E de Roissy : un exemple à suivre par la SNCF et la RATP..

+3 points à l'assureur GMF. Il offre une réduction pérenne de 10% sur son contrat d'assurance automobile à tous les détenteurs d'un abonnement annuel de transport collectif (www.gmf.fr).

Histoire belge

Afin de lutter contre la pollution de l'air, la région de Bruxelles-capitale (Belgique) va instaurer, à l'initiative des ministres de l'environnement et de la mobilité, une prime incitant les automobilistes à renoncer à leur voiture.

En cas de revente sans nouvel achat, l'automobiliste recevra un abonnement d'un an au réseau urbain de transport collectif et à un service d'autopartage, ou un abonnement d'un an à un service d'autopartage complété par une prime vélo de 440 euros.

En cas de destruction du véhicule dans un centre agréé, la prime accordée à l'automobiliste sera renouvelée une fois, ou bien l'automobiliste obtiendra une prime complète transport collectif+autopartage+vélo valable un an (<http://www.prim-bruxellair.be>).

Colloque (suite)

Si vous ne savez pas quoi dire dans un colloque, ne vous inquiétez pas : voici quelques idées, tirées d'une publication de la communauté d'agglomération de Clichy-sous-Bois/Montfermeil.

- Il faut mettre les usagers au cœur du système de transport (banalité très utile en introduction pour se donner une image sociale et humaniste).

- A une analyse strictement causale, il faut substituer une étude de l'interaction accessibilité-mobilité-territoire.

- Il faut aussi favoriser une dynamique interactive des partenaires-relais, développer des recherches-actions transversales, poser l'écomobilité comme support d'une organisation volontariste du territoire, mettre en œuvre une démarche intégrée et transversale qui respecte les besoins de vie et d'accessibilité, reconfigurer le management de l'innovation sociale, conjuguer les approches spatiales et temporelles avec une modélisation multi-échelles, élaborer de nouveaux espaces de vie dans l'archipel périurbain, mieux gérer les événementiels, imaginer un portail virtuel d'entrée dans l'aire métropolitaine.

- Enfin il faut viser un développement durable qui soit équitable et solidaire, et adopter une charte participative pour un territoire en mouvement.

MAL DIT spécial Autoroute A65

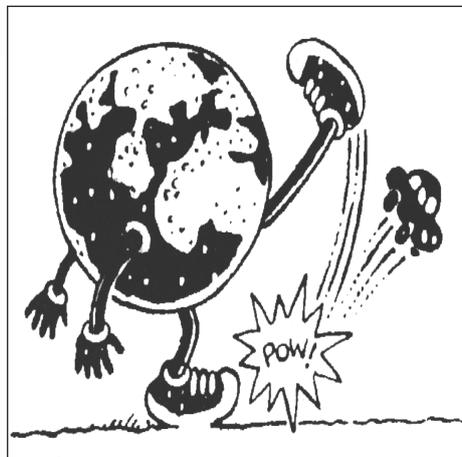
● **Jean-Jacques Lasserre**, président MODEM du conseil général des Pyrénées Atlantiques : "le changement climatique est très préoccupant, mais on est obligé de construire de la communication car c'est la loi de la vie. Les scientifiques trouveront une solution au réchauffement climatique".

● **Alain Rousset**, président PS du Conseil régional d'Aquitaine : "je rassure mes amis écologistes, il n'y a ni vison ni castor sur le tracé ; si cette autoroute n'est pas faite, des milliers de salariés seront pénalisés dans leurs déplacements domicile-travail ; on va gagner 20 km, donc on va moins polluer".

● **Alain Juppé**, maire UMP de Bordeaux : "le projet est en cours depuis 10 ans, il est un peu tard pour se réveiller".

● **Jean-Louis Carrère**, sénateur PS des Landes : "les écolos ne veulent rien à la place de l'A65, ils veulent revenir à la bougie".

● **Henry Emmanuelli**, président PS du Conseil général des Landes : "je suis préoccupé, en tant que socialiste, par ceux qui mettent en cause le progrès au nom de l'environnement ; pour beaucoup, c'est une forme d'obscurantisme".



Des difficultés à la SNCF

Voici comment la SNCF a annoncé la grève du 26 juin dernier (un train sur 5 a circulé) : "à la suite de difficultés d'exploitation, la circulation des trains sera légèrement perturbée sur certaines lignes de la région PACA".

Attention : trains à l'heure

Affiche placardée récemment par la SNCF : "Mesdames, Messieurs, Bienvenue à Paris-Austerlitz. Nous vous informons que les trains spéciaux partant entre 17h40 et 19h23 à destination de la province devront pour des raisons techniques partir aux horaires prévus. Nous vous remercions de votre compréhension".

Brèves

Bruit des transports

140 volontaires vivant près des aéroports de Londres, Athènes, Milan et Stockholm ont été suivis pendant leur sommeil : on a constaté que leur tension artérielle, mesurée toutes les 15 mn, était directement corrélée au bruit des avions. Vivre près d'un aéroport augmente ainsi le risque d'hypertension.

Depuis 2003, selon la SNCF, 500 000 franciliens ont bénéficié d'une diminution du bruit ferroviaire. Les 320 trains Transilien (1380 voitures) qui ont été équipés de semelles composites émettent 10 décibels de moins à l'extérieur et 9 de moins à l'intérieur que les trains équipés de semelles en fonte.

Bonne initiative

Suite à la collision survenue le 2 juin à Mézanges (Haute Savoie) entre un train et un car scolaire, RFF a organisé une "journée nationale de la sécurité aux passages à niveau" afin de changer le comportement des automobilistes.

Exemples à suivre

La future tour Pinnacle de Londres (287 m, 59 étages), qui sera terminée en 2012, sera équipée de six places de parking réservées aux personnes handicapées et de 540 places pour bicyclettes.

Une circulaire du ministre belge du Climat et de l'Energie, Paul Magnette, enjoint « les ministres et leurs fonctionnaires » d'emprunter le train pour les courtes distances, en dessous de 300 km.

Le saviez-vous ?

- La part modale des transports collectifs dans les déplacements (marche comprise) est de 12% à Lyon, de 7% à Saint Etienne et de 5% à Toulon.

- On trouve dans l'Union Européenne 58 500 km d'autoroutes et 4,7 millions de km de routes. Le réseau routier français (1 million de km) est aussi long que ceux de l'Allemagne (600 000 km) et de la Grande Bretagne (400 000 km) réunis, il comprend 10 800 km d'autoroutes, 9 200 km de routes nationales, 383 000 km de routes départementales et 550 000 km de routes communales.

- Rouler 100 km sur autoroute à 100 km/h au lieu de 130 fait perdre 8 minutes et économiser 1,5 litre de gazole ou 2 litres de super sans plomb.

Rectificatif

Nous avons indiqué par erreur, dans FNAUT Infos n°164, que Jean François, vice-président UMP du Conseil général de la Moselle, hostile à la construction d'une gare TGV à Vandières, était par ailleurs favorable au projet d'autoroute A32 Metz-Nancy : il nous informe que "le projet n'est plus d'actualité à ses yeux".

Actions en régions

Franche Comté

● La FNAUT Franche Comté a participé à plusieurs réunions concernant la mise en place de la loi Bertrand sur la continuité du service public de transport : avec la région, la SNCF et Kéolis pour les TER ; avec les élus et l'opérateur pour les transports de Besançon.

Lors des dernières élections municipales, la fédération est intervenue auprès de tous les candidats de Besançon, de Lons le Saunier et des villes riveraines de la ligne Paris-Bâle : Troyes, Chaumont, Vesoul.

Haute Normandie

● L'association des usagers de la gare SNCF de Bernay fait état du mécontentement des 400 usagers quotidiens de la ligne Paris-Caen-Cherbourg suite à des retards importants et répétés : elle réclame une intervention du Conseil régional. L'association demande l'ouverture de la gare au-delà de 20h et l'augmentation de l'indemnité (4,60 euros) en cas de retard supérieur à 30 mn.

● La FNAUT Haute Normandie a participé à la certification des lignes Rouen-Dieppe et Le Havre-Rolleville, aux conférences territoriales qui ont préparé le cadencement du TER normand, au comité interrégional relatif à la liaison Caen-Rouen. Elle a fait des propositions relatives à l'implantation de la nouvelle gare d'agglomération rive gauche à Rouen.

Lorraine

● L'AUT-Lorraine propose de développer des réseaux RER autour de Nancy et de Metz permettant des dessertes ferroviaires fines intra et péri-urbaines, par création de nouveaux points d'arrêts et augmentation des fréquences des trains. Elle recommande la construction d'une troisième voie Nancy-Metz, en priorité entre Nancy et Maxéville pour désaturer l'entrée nord de Nancy, et critique le projet de ligne nouvelle à grande vitesse Nancy-Metz destiné à détourner l'attention des nécessités du moment.

● L'AUTERCOVEC réclame un désenclavement ferroviaire de Verdun vers Nancy,

Metz et Reims : alors que le trajet Nancy-Paris se fait en 1h30 par TGV, il faut au moins 1h40 pour aller en train de Verdun à Nancy. La création d'une liaison quotidienne directe faciliterait la vie des travailleurs et étudiants de Verdun et Etain.

L'AUTERCOVEC se demande par ailleurs pourquoi le prix d'un billet du type Verdun-Lyon par Metz ne bénéficie pas de la subvention régionale sur la partie régionale du trajet.

Provence-Alpes Côte d'azur

● L'association Toulon Var déplacements demande à la ville de Toulon d'élaborer un "plan piétons" car malgré les aménagements récents, de nombreux points noirs subsistent : stationnement sauvage près des écoles et des aires sportives, prolifération des mobiliers urbains, franchissement difficile des grandes artères routières.

L'association réclame des services urbains de soirée et une meilleure desserte ferroviaire de l'est toulonnais. Elle a créé récemment une antenne à Saint Maximin.

● La FNAUT PACA regrette que l'espace libéré par la démolition d'un tri postal proche de la gare de Marseille Saint Charles n'ait pas été utilisé pour créer de nouvelles voies affectées au TER : comment fera-t-on quand la saturation du réseau routier et la hausse du prix du pétrole provoqueront une explosion du trafic TER ?

● La FNAUT PACA observe que tout incident sur la LGV Méditerranée provoque de graves perturbations du trafic car les gares d'Avignon et Aix sont isolées du réseau classique et il n'existe qu'un seul raccordement entre la LGV et le réseau classique entre Valence et Marseille.

● Constatant qu'en région PACA, 2500 circulations TER ont été annulées en 2007 pour motifs internes à la SNCF (manque de personnel et/ou de matériel en état de marche, grèves), la FNAUT PACA s'interroge : comment la SNCF va-t-elle faire face à la réouverture de la ligne Aix-Marseille en décembre prochain ?

Rhône-Alpes

● L'ADTC-Grenoble et l'ARDSL s'inquiètent de la remise en cause des dessertes ferroviaires du sillon alpin : la desserte quotidienne Evian-Annecy-Valence est supprimée et la desserte Grenoble-Genève est complètement désorganisée.

● Le comité de Sauvegarde des Côteaux du Lyonnais (SCL) maintient sa mobilisation contre tous les projets autoroutiers de l'ouest lyonnais : A45, A89, TOP et COL. Il est favorable au projet de liaison par câble entre le Plateau Mornantais et la gare de Givors-ville qui permettrait à des milliers d'usagers d'accéder facilement à Lyon et à Saint Étienne.

Activités de la FNAUT

● La FNAUT a déposé, avec un ensemble d'associations nationales (FNE, LPO) et locales, un recours auprès du Conseil d'Etat contre le décret autorisant la réalisation de l'aéroport nantais de Notre Dame des Landes.

● Marc Debrincat a été nommé membre du comité de section "certification de produits et services" du COFRAC, le comité français d'accréditation des organismes certificateurs. Il représente la FNAUT à la Commission centrale de l'aviation civile.

● Sur proposition de FNE et de la FNAUT, Yves Egal a été nommé membre du Conseil Supérieur de l'Aviation Marchande.

● Jean-Claude Oesinger a participé à une journée de formation, organisée par le PREDIT, entre des experts et un groupe de citoyens sur le financement des transports urbains.

● La FNAUT a déposé, comme le Réseau Action Climat et l'association Agir pour l'Environnement, une plainte auprès de la Commission Européenne contre les constructeurs automobiles qui ne respectent pas une directive leur imposant, dans leurs publicités écrites, de faire figurer la consommation et l'émission de CO2 de leurs véhicules en caractères aussi gros que ceux utilisés pour leur message principal.

● Jean Lenoir, Marc Debrincat et Jean Sivardière ont rencontré Patrick Vieu et Martin Landais (DTFC).

● Régis Bergounhou et Jean Sivardière ont rencontré Nicolas Gauthier, conseiller des ministres Jean-Louis Borloo et Dominique Bussereau.

● Jean Lenoir, Claude Pierre dit Barrois et Jean Sivardière ont longuement rencontré Guillaume Pépy, président de la SNCF, accompagné de Mireille Faugère, directrice de Voyages France Europe et de Marie-Christine Cottin, directrice des relations extérieures de VFE. La SNCF s'est engagée à améliorer significativement sa documentation horaire et tarifaire, elle présentera à la rentrée des propositions concrètes aux associations.

● La FNAUT a porté plainte contre le constructeur automobile Audi pour "publicité fautive ou de nature à induire en erreur" relative à sa gamme A8.

fnaut infos- Bulletin mensuel d'information

Directeur de publication : Jean Sivardière

CPPAP n° 0908 G 88319 - Dépôt légal n° 167

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

25ème journée d'étude de Rue de l'Avenir

L'association Rue de l'Avenir organise avec son homologue suisse une journée d'étude le vendredi 26 septembre à Chambéry, "la ville qui a donné la priorité aux piétons" : le matin, visites de terrain ; l'après-midi, exposés sur la mobilité douce à Chambéry et en France. La veille, dans l'après-midi, visites d'aménagements grenoblois visant à modérer le trafic.

Informations : www.rue-avenir.ch

Routes, aéroports : combats d'arrière garde

Nous assistons, depuis le Grenelle de l'environnement et malgré l'apparition d'un troisième choc pétrolier, à un lobbying plus intense que jamais des élus territoriaux, droite et gauche confondues, pour obtenir encore des routes et des aéroports (sans parler des circuits automobiles). Il n'y a pas que l'aéroport nantais de Notre Dame des Landes, le gigantesque pont-levant autoroutier de Bordeaux et la rocade nord souterraine de Grenoble. Partout en France, de nouveaux investissements sont "indispensables pour stimuler le développement économique et éviter la congestion".

Pourtant, comme le rappelle Jean-François Troin, président de la FNAUT Région Centre et professeur honoraire de géographie à l'université de Tours : "on sait aujourd'hui qu'une autoroute ne génère pas automatiquement des activités nouvelles, mais facilite plutôt les délocalisations d'entreprises venues de l'arrière-pays sans créer beaucoup d'emplois nouveaux". Quant à la congestion, que sera-t-elle avec un baril de pétrole à 200 dollars ? Mais il n'est pas question pour les élus de se poser des questions gênantes et de prendre des décisions sur des bases rationnelles.

Le record de l'incohérence a été battu par une douzaine de "grands élus" (en particulier les maires de Lyon, Saint Etienne, Toulouse et le président de la région Midi-Pyrénées) qui nous expliquent doctement, sur une page entière du Monde du 27 juin (payée par le contribuable), que "l'Etat, engagé contre l'effet de serre, souhaite freiner le développement du trafic automobile en limitant l'extension des capacités routières au profit du transport collectif, un choix difficilement contestable". Mais c'est pour ajouter bien vite que l'indispensable modernisation de la RN 88 Lyon-Toulouse, "infrastructure pilote conçue selon les principes du développement durable", doit vite "faire avancer le concept innovant de route durable" : un discours pro-routier obsolète, mais maquillé d'écologie pour passer en force.

Dans ce contexte d'irresponsabilité écologique, la décision de Roland Ries, nouveau maire PS de Strasbourg, de renoncer au Grand Contournement autoroutier Ouest de sa ville, doit être saluée pour sa lucidité et son courage.

Jean Sivardière

Une nouvelle réforme ferroviaire ?

Dans son rapport "le réseau ferroviaire : une réforme inachevée, une stratégie incertaine", publié en avril 2008, la Cour des Comptes analyse de manière approfondie et avec sévérité la situation du système ferroviaire français issue de la réforme Pons-Idrac de 1997 : "conflits persistants entre SNCF et RFF, mauvais état du réseau ferroviaire, carences de sa maintenance, mauvaise utilisation de ses capacités, productivité insuffisante de sa maintenance et de son exploitation, faible rentabilité de certains investissements, absence de vision cohérente à long terme du système ferroviaire et de son financement". Les recommandations de la Cour sont cependant décevantes, car elles ont écarté toute vision intermodale et environnementale de la politique des transports.



Photo : Fabrice Michel

La réforme de 1997

La loi Pons-Idrac du 13 février 1997 a profondément réorganisé le système ferroviaire français en transposant la directive européenne 91-440 de 1991 qui imposait une séparation au moins comptable entre le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire (GI) de chaque pays et le ou les exploitants.

(Le terme "infrastructure" désigne les voies, les ouvrages d'art, les quais, les postes d'aiguillage, enfin les installations de traction électrique, de signalisation et de sécurité.)

La réforme de 1997 est caractérisée par trois particularités.

1 - Alors que 4 pays européens sur 27 se sont contentés d'une séparation comptable et que l'Allemagne a placé son GI et l'exploitant historique, la Deutsche Bahn, sous une même holding, la France est allée plus loin que la directive puisqu'elle a créé un nouvel établissement public, RFF, totalement séparé de la

SNCF : son exemple a été suivi ultérieurement par treize autres pays.

2 - La loi Pons-Idrac présente cependant une singularité unique au monde, visant à sauvegarder l'unité de la SNCF et de son personnel, selon le vœu des syndicats : la SNCF n'est pas un simple transporteur ferroviaire acquittant des péages à RFF pour l'usage de l'infrastructure, elle est aussi gestionnaire de l'infrastructure délégué (GID) pour le compte de RFF, c'est-à-dire responsable non seulement de l'exploitation commerciale du réseau mais aussi de son entretien et de la gestion du trafic.

A ce titre, la SNCF est rémunérée par RFF, qui n'est pas autorisé à assurer par ses propres moyens l'entière responsabilité de GI ou même à la déléguer à une entreprise autre que la SNCF (sur 170 000 cheminots, 55 000 sont affectés à l'infrastructure alors que RFF emploie aujourd'hui moins de 800 personnes).

3 - La directive 91-440 autorisait les Etats à désendetter leur entreprise ferro-

viaire historique afin de favoriser un développement du rail. Cette autorisation a été exploitée par la plupart des pays européens, en particulier par l'Allemagne : la dette de la Deutsche Bahn (35 milliards) a été effacée lors de la réforme de 1994, ce qui a permis à la DB de se réendetter pour financer ses investissements et sa croissance externe, et de devenir ainsi l'entreprise ferroviaire la plus puissante d'Europe.

Mais en France, afin de ne pas alourdir la dette publique "officielle" et de respecter ainsi les critères de Maastricht pour pouvoir entrer dans la zone euro, l'Etat n'a pas apuré la dette de la SNCF (31 milliards d'euros, hors les 5 milliards déjà "cantonnés" dans le Service Annexe d'Amortissement de la Dette ou SAAD) mais l'a transférée en grande partie (20 milliards) à RFF.

Rappelons enfin que gouvernement Jospin a envisagé une "réforme de la réforme" mais a finalement confirmé la loi Pons-Idrac : il s'est limité à un désendettement supplémentaire de la SNCF et à la création du Conseil Supérieur du Service Public Ferroviaire, qui a produit des travaux très intéressants mais a finalement été mis en sommeil par les gouvernements de Villepin et Fillon.

Dans son rapport (téléchargeable sur le site www.ccomptes.fr), la Cour des Comptes présente un bilan de la création de RFF (l'avis de la FNAUT n'a pas été sollicité). Elle analyse de manière très détaillée les dysfonctionnements structurels et financiers nés de la loi de 1997 et propose une vaste réforme donnant à RFF des moyens financiers et humains nouveaux.

Une complexité perverse

La Cour dénonce avec sévérité la complexité extrême de la réforme de 1997. La situation alambiquée qu'elle a créée, bien loin de clarifier les responsabilités respectives de RFF et de la SNCF, a engendré une grande confusion et des conflits structurels persistants, de plus en plus évidents mais que l'Etat n'a pas voulu ou su arbitrer, à propos de la conception des horaires, de l'attribution des sillons, de la gestion des circulations, de la fixation du niveau des péages, de l'évaluation de la saturation du réseau, de l'élaboration et du choix des investissements, ou encore du coût d'entretien du réseau par la SNCF fixé par la "convention de gestion". Sans oublier le partage parfois rocambolesque du patrimoine entre les deux établissements, ou l'attribution des redevances sur Télécom Développement et des recettes publicitaires, mal réglés par la loi de 1997 et source de dix ans de

désaccords entre SNCF et RFF qui ont absorbé beaucoup d'énergie et que l'Etat s'est avéré incapable de trancher avec autorité et rapidité.

La Cour avance deux propositions qui simplifieraient radicalement le dispositif actuel, mais dont la mise en œuvre ne va pas de soi :

- transférer à RFF, suivant le modèle dominant en Europe, les 55 000 cheminots (soit un cheminot sur trois) qui assurent l'entretien du réseau ferré et la gestion du trafic (bureaux horaires, centres de régulation du trafic et de commande des aiguillages) ;

- ou, à l'inverse, filialiser la branche infrastructure de la SNCF, qui deviendrait gestionnaire unique de l'infrastructure ; une autorité indépendante de régulation devrait alors assumer une partie des responsabilités actuelles de RFF (fixation du montant des péages et attribution des sillons) et veiller à la stricte séparation entre exploitation ferroviaire et gestion de l'infrastructure.

Le poids de la dette

La Cour rappelle que le problème de financement du rail n'a en rien été résolu par la réforme de 1997.

Alors que la dette de la SNCF a pu être ramenée de 11 à 5 milliards (la dette SAAD passant de 5 à 8 milliards) suite à de nombreuses cessions d'actifs et à diverses dotations de l'Etat, la Cour constate la dégradation de la situation financière de RFF, dont la dette s'est alourdie (28 milliards aujourd'hui, + 500 millions chaque année) et qui n'arrive pas à enrayer la dégradation du réseau (les trains sont ralentis sur 1200 km). La dette ferroviaire totale est ainsi passée de 36 milliards (31+5) à 41 milliards (5+8+28) en dix ans.

La Cour critique le "laxisme de l'Etat dans son pilotage financier de RFF" : l'Etat impose à RFF des décisions d'investissements peu rentables qui ne respectent pas l'article 4 de ses statuts, tels que la branche Est du TGV Rhin-Rhône). Elle propose que l'Etat apure aujourd'hui la part "non amortissable" de la dette que RFF n'aura jamais la capacité de rembourser (soit 12 à 13 milliards) afin que RFF puisse à nouveau emprunter pour financer des investissements rentables.

Concernant le montant des péages, la loi de 1997 considère qu'il peut dépendre de l'état du marché des transports. La Cour fait au contraire une proposition simple : abandonner le critère de la "capacité contributive" de la SNCF (donc de ses clients), et fixer les péages en fonction des coûts marginaux d'utilisation de l'infrastructure, selon le vœu de la Commission Européenne.

S'appuyant sur le rapport Rivier (2005) qui a confirmé le mauvais état d'une partie du réseau ferré (FNAUT Infos n°141), la Cour critique le "rail à deux vitesses", c'est-à-dire la polarisation des crédits disponibles sur l'extension du réseau TGV, au détriment de la régénération des lignes classiques.

Elle estime que la rentabilité du programme actuel d'extension des LGV n'est pas prouvée et soulève au passage une "incohérence majeure" de ce programme : l'absence de mesure permettant de pallier la saturation prévisible de la LGV Paris-Lyon, dont s'inquiètent les dirigeants de la SNCF mais que contestent ceux de RFF.

Selon la Cour, le renouvellement des équipements est plus urgent que les investissements de développement. La Cour propose aussi d'engager rapidement les grands projets d'amélioration de la productivité : industrialisation des opérations de maintenance et commande centralisée des postes d'aiguillage.

Consistance du réseau

Le rééquilibrage souhaité entre réseau TGV et réseau classique n'empêche pas la Cour d'envisager des fermetures de lignes dégradées et peu utilisées. Elle rappelle que les lignes UIC 7 à 9, qui constituent 46% des 30 000 km du réseau (soit 13 600 km), n'assurent que 6% du trafic (à l'inverse, les lignes les plus fréquentées, UIC 1 à 4, constituent 30% de la longueur des lignes, soit 9200 km, et assurent 78% du trafic).

La Cour cite une étude interne de RFF selon laquelle les lignes parcourues par moins de 20 trains de voyageurs par jour avec le taux moyen d'occupation des TER (soit 11 000 km) devraient être fermées et remplacées par des services d'autocars ; elle estime que le maintien en activité de ces lignes n'est même pas souhaitable sur le plan écologique, un autocar consommant moins d'énergie qu'un TER mal rempli. La Cour propose même un mécanisme financier incitant les régions à "mieux utiliser l'infrastructure", c'est-à-dire à fermer des lignes.

La Cour évoque aussi une éventuelle "décentralisation des infrastructures d'intérêt purement régional", mais elle écarte cette hypothèse par une argumentation riche en contradictions : "cette décentralisation ferait perdre la capacité qu'a en principe l'Etat d'optimiser le développement et la gestion du réseau ; un réseau segmenté pourrait donner lieu à des investissements incohérents ; encore faudrait-il que l'Etat ait une politique d'investissements ferroviaires qui corresponde à une vision cohérente à long terme du réseau, ce qui n'est pas évident".

Selon la Cour des Comptes, le niveau des péages perçus par RFF en 2005 était un peu supérieur à la moyenne européenne : inférieur à la moyenne pour le trafic fret (1,6 euro par tonne-km contre 2,4) et supérieur à la moyenne pour le trafic voyageurs (5,3 euro par voyageur-km contre 3,9). Les péages français sont surtout élevés sur les LGV, plus nombreuses en France qu'à l'étranger.

En 2007, la SNCF a versé 2,6 milliards d'euros de péages ; elle a reçu de RFF 2,7 milliards d'euros de rémunération en tant que gestionnaire délégué de l'infrastructure. Les péages se répartissaient ainsi suivant les trains en 2005 :

- TGV 41%
- Corail 7%
- Transilien 23%
- TER 20%
- Fret 7%

et suivant les lignes :

- lignes à grande vitesse 37%
- autres lignes interurbaines 26%
- lignes périurbaines 34%
- lignes interurbaines ou périurbaines à faible trafic 3%.

Leur justification était la suivante :

- droit d'accès au réseau 4%
- réservation des sillons 61%
- arrêts en gare 18%
- droits de circulation 17%.

Selon la Cour, "la tarification actuelle ne répond à aucune rationalité économique". Le montant des péages est nettement supérieur au coût marginal d'entretien du réseau (1450 millions d'euros en 2005) mais inférieur au coût complet d'utilisation du réseau, qui permet seul l'équilibre des comptes (3800 millions d'euros). Les péages TGV et Transilien sont très nettement supérieurs au coût complet, les péages Corail sont voisins du coût marginal, les péages TER ont une valeur intermédiaire, les péages fret sont très nettement inférieurs au coût marginal.

Chez nos voisins

Renationalisé en 2002 sous le nom de Network Rail, le gestionnaire d'infrastructure britannique pourrait perdre son monopole : le régulateur (Office of Rail Regulation) propose de créer de petits gestionnaires chargés des lignes régionales (source : Le Rail).

La société privée italienne Nuovo Trasporti Viaggiatori (NTV) va exploiter, à partir de 2011, l'AGV d'Alstom et concurrencer l'entreprise publique Trenitalia entre Milan et Naples. NTV s'est engagée à participer au financement des "services universels" sur l'ensemble du réseau ferré italien, c'est-à-dire des services non rentables correspondant aux obligations de service public (source : Le Rail).

● **Un expert ferroviaire** consulté par la FNAUT : "la logique du système fait que chaque établissement, SNCF et RFF, joue son propre jeu. La pression financière liée à la dette de RFF complique encore la situation et favorise les conflits et les comportements à court terme. Les décisions se prennent lentement, on étudie au lieu d'agir, RFF diffère des investissements socialement rentables souhaités par la SNCF. Les études menées en parallèle se multiplient (SNCF, RFF, consultants, tutelle), en particulier en Ile de France. Les autorités organisatrices sont exaspérées, les usagers deviennent la variable d'ajustement de cette situation conflictuelle, les coûts augmentent et beaucoup d'argent public est gaspillé. Il faut aujourd'hui remettre le client au centre des préoccupations du système ferroviaire.

Souhaiter un désendettement de RFF est aujourd'hui un vœu pieux qui ne résoudre d'ailleurs pas le problème de la dilution des responsabilités entre RFF et SNCF. Dans une holding, il serait possible d'unifier les deux stratégies et la conception des projets. En Allemagne, une holding rassemblant DB (exploitation) et DB Netz (infrastructure) impose une vision globale du système ferroviaire.

Cette formule est compatible avec les directives européennes dès lors qu'une autorité de contrôle indépendante garantit une répartition équitable des sillons entre opérateurs. Le financement du réseau serait mieux assuré par un transfert direct des bénéfices de la SNCF au gestionnaire du réseau que par un transit par le budget de l'Etat sous forme de dividendes".

● **Hubert Haenel**, sénateur UMP du Haut-Rhin (les Echos, 7-05-2008), chargé d'une mission de réflexion sur le système ferroviaire : "la création de RFF a permis de créer une capacité d'expertise économique et technique des projets d'investissements distincte de celle de la SNCF, et d'accompagner l'ouverture du réseau à la concurrence. Mais le financement de RFF est tributaire des variations des contributions de l'Etat alors que ses investissements doivent s'inscrire dans le long terme. Et le système est source de retards quand ce n'est pas d'immobilisme, il génère lui-même sa propre technostucture. Initialement, RFF ne devait être qu'une petite structure de 100 personnes. Il semble aujourd'hui raisonnable de revenir à un modèle plus intégré qui n'exclue pas la concurrence, comme en Allemagne ou en Italie : la complexité du modèle français pénalise la SNCF, ses concurrents, le voyageur et le contribuable".

● **Hervé Mariton**, député UMP de la Drôme et rapporteur spécial du budget des transports, auteur du rapport "péages ferroviaires, pour la vérité des coûts" publié en mai 2008 : le coût complet d'utilisation du réseau (entretien et renouvellement) est deux fois plus élevé que le seul coût d'entretien, il devrait être couvert par les péages ; mais cela impliquerait une forte hausse des tarifs, ne suffirait pas à financer la régénération du réseau et pourrait provoquer une baisse sensible du trafic TGV (si le tarif augmente de 1%, le trafic diminue de 0,7%). Le député préconise donc une hausse modérée des péages, comme le souhaite la SNCF et la FNAUT (voir FNAUT Infos n°164) et une hausse du dividende versé à l'Etat par la SNCF.

Une filialisation de la branche infrastructure de la SNCF pouvant mener à la disparition de RFF, il recommande le transfert à RFF des seuls 1000 horairistes nationaux et régionaux afin que RFF puisse maîtriser l'organisation des circulations et mieux commercialiser les capacités disponibles.

Il estime que "le système ferroviaire doit se désendetter par ses propres moyens" : il dénonce vertement "l'Etat tricheur" qui ne respecte pas l'article 4 des statuts de RFF, selon lequel "le choix des investissements doit éviter toute conséquence négative sur les comptes de RFF". Contenir et réduire la dette de RFF est possible, selon lui, si on augmente la productivité du réseau et des opérations de régénération, et si on transfère à RFF les gares afin de lui donner des ressources nouvelles (100 millions par an de revenus commerciaux).

Réponses à la Cour

● **Jean-Louis Borloo**, ministre du Développement Durable : "le niveau de rentabilité socio-économique, tel qu'il résulte des calculs menés suivant les règles actuelles, ne permet pas à lui seul d'apprécier l'opportunité d'un projet pour la collectivité car il ne prend pas en compte certains effets "non monétarisés" (impacts sur le paysage et la biodiversité, effets du projet sur la croissance économique locale) et sous-estime la valeur du carbone".

● **Catherine Lagarde**, ministre de l'économie, de l'industrie et de l'emploi : "sur les lignes les moins circulées, le recours à des délégations de service public, et à des opérateurs fret de proximité responsables de la maintenance des lignes, peut permettre une exploitation plus performante et une meilleure programmation des investissements".

Les conclusions de la FNAUT

En 1997, la FNAUT avait soutenu la création de RFF pour ses aspects positifs (le désendettement de la SNCF, la diversification de l'expertise ferroviaire et, plus particulièrement, de la capacité d'évaluation des projets d'investissements), mais avec prudence, en soulignant ses lacunes et ses ambiguïtés (voir, dans FNAUT Infos n°99 de novembre 2001, notre dossier intitulé... "une réforme inachevée").

Le rapport de la Cour des Comptes confirme judicieusement toutes les failles de la réforme ferroviaire de 1997, à la fois institutionnelles et financières, ainsi que les défaillances ultérieures de la tutelle de l'Etat. Mais son cri d'alarme salutaire laisse le lecteur sur sa faim.

1. Proposer un désendettement de RFF n'est qu'un vœu pieux, bien que le maintien de la dette non amortissable perturbe la gestion du système ferroviaire depuis dix ans et engendre des surcoûts pour l'Etat, car celui-ci fait tout pour réduire le montant affiché de sa dette et préfère une augmentation des péages versés à RFF. Notons cependant une suggestion de Martin Malvy, président de la région Midi-Pyrénées : "rien n'empêche l'Etat d'apporter à RFF, par une convention de longue durée, une dotation annuelle équivalente au montant de l'annuité de cette dette".

2. Les deux évolutions envisagées des statuts de la SNCF et de RFF manquent elles aussi de réalisme.

- Une séparation organique infrastructure-exploitation se heurterait à une opposition syndicale déterminée et massive, réellement difficile à contourner, et elle ne supprimerait pas les conflits d'intérêts entre SNCF et RFF. Une absence totale d'intégration entre exploitation d'une part, entretien et gestion des circulations d'autre part, présente de sérieux inconvénients.

- Une filialisation de la branche infrastructure de la SNCF, qui deviendrait gestionnaire unique de l'infrastructure, ne serait pas forcément mieux acceptée par les syndicats. Elle se heurterait à la libéralisation du secteur ferroviaire confirmée par les directives européennes de 2001 et 2004 (les craintes des nouveaux exploitants d'être désavantagés par rapport à la SNCF dans l'attribution des sillons seraient alors renforcées), et au risque d'uniformiser la réflexion sur le rail et de rétablir un dogmatisme qui étouffait la SNCF (c'est RFF qui est à l'origine du cadencement).

Le problème de fond posé par une éventuelle évolution institutionnelle est le suivant : comment, tout en garantissant une stricte indépendance comptable entre l'opérateur historique et le gestionnaire de l'infrastructure, harmoniser leurs orientations en matière d'investissements, de gestion et de tarification ? Les deux options proposées par la Cour des Comptes ne le permettent pas sauf, dans la deuxième hypothèse, à conférer à un régulateur ferroviaire un pouvoir politique excessif peu légitime, alors que sa seule fonction est de veiller à la bonne application de règles définies par le pouvoir politique.

Dans ces conditions, la formule, retenue en Allemagne, en Autriche et en Italie, d'une "holding" regroupant l'opérateur historique et le gestionnaire de l'infrastructure semble la meilleure, sous réserve d'une séparation comptable rigoureuse entre ses composantes. Elle permet en effet, tout en évitant un conflit social grave avec les syndicats cheminots, de disposer d'une direction unique susceptible d'harmoniser leurs choix techniques, d'arbitrer leurs conflits d'intérêts dans le sens le plus souhaitable pour la collectivité, et de maintenir l'intégration minimale souhaitable entre gestion de l'infrastructure et exploitation. Même si la majorité des Etats européens se dirige aujourd'hui vers une séparation organique, c'est sans doute le meilleur compromis.

La formule allemande

Alors que la Grande-Bretagne, les Pays-Bas, les pays scandinaves et l'Espagne ont choisi la séparation organique entre exploitation et infrastructure, et que la France a préféré une séparation entre maîtrise d'ouvrage (RFF) et maîtrise d'œuvre (SNCF) pour la gestion de l'infrastructure, l'Allemagne a adopté une formule assurant à la fois un système opérationnel intégré et un respect des principes de la libéralisation.

En 1999, la Deutsche Bahn est devenue une holding constituée de 5 filiales indépendantes : activités voyageurs, activités fret, gares, entretien de l'infrastructure et DB Netz, équivalent de RFF, qui décide du niveau des péages et de l'allocation des sillons.

Des dispositions très strictes (appelées "muraille de Chine" par la direction du groupe) ont été prises pour garantir l'indépendance financière de DB Netz au sein du groupe DB et éviter toute discrimination entre les filiales exploitation de la DB et les autres opérateurs ferroviaires. L'autorité de contrôle créée en 1994 a été renforcée pour vérifier que la tarification et l'attribution des sillons se font sans discrimination. Tous les acteurs sont satisfaits de ce dispositif.

*d'après une note de Michel Zonca
disponible sur le site www.fnaut.asso.fr*

La rengaine des fermetures de lignes

L'éternel problème de la consistance du réseau est mal posé par la Cour. L'erreur de la Cour, centrée sur les problèmes financiers, consiste à raisonner de manière statique : à budget constant, sans vision intermodale et perspective environnementale, ce qui l'amène à souhaiter à la fois le freinage de l'extension du réseau TGV et l'abandon des lignes les moins fréquentées. Or :

- le TGV est la "locomotive" économique de la SNCF, qui lui permet de dégager un bénéfice, donc des capacités d'investissement ; il est aussi l'outil qui permet de concurrencer fortement l'aviation (et aussi la route) ; freiner son développement comme le propose la Cour, c'est ouvrir la porte à un maintien, voire un renforcement, du transport aérien intérieur ;

- certes les coûts d'entretien et d'exploitation des lignes UIC 7 à 9 est de 450 millions d'euros par an et les péages n'en couvrent que 14%, mais la Cour reconnaît qu'une grande partie d'entre elles "a une utilité pour la collectivité ou peut en avoir une avec des coûts moins élevés" ; les fermetures réellement envisageables auraient donc un faible impact financier ;

- la faiblesse du trafic voyageurs et fret sur certaines lignes n'est pas une donnée de la nature, une fatalité ; elle résulte souvent de choix politiques pervers. La Cour n'évoque ni le rôle possible d'opérateurs voyageurs ou fret de proximité, ni même l'évolution future du prix du pétrole !

La Cour accorde l'idée que la France est trop pauvre pour développer sérieusement à la fois le réseau TGV et le réseau classique. Mais la clé du problème, ce n'est pas de choisir entre TGV et train classique.

Qu'on abandonne des projets inutiles, nocifs ou peu urgents (les multiples projets autoroutiers, l'aéroport de Notre Dame des Landes et le canal Seine-Nord), et on dégagera des moyens financiers pour le rail, du projet Lyon-Turin à la ligne des Causses.

Qu'on corrige enfin les conditions inévitables de concurrence entre aviation, route et rail en faisant payer à chaque mode l'intégralité de ses coûts économiques et externes, et on pourra utiliser le produit des écotaxes pour investir dans le rail et les transports urbains, améliorer la qualité des services régionaux et interrégionaux, relancer la fréquentation du rail et augmenter le produit des péages. C'est ce cercle vertueux qu'il faut amorcer, au lieu de s'en tenir à une perspective malthusienne de gestion rationnelle des crédits ferroviaires actuels.

“Développement durable”

Selon la canadienne Marie-Claire Smouts, “le succès rhétorique du concept de développement durable tient pour beaucoup à ses ambiguïtés et à sa prétention de tout concilier : croissance économique et respect de la nature, impératifs du présent et préoccupations d’avenir”.

Philippe Robichon, Ile de France Environnement, ajoute : “le concept de développement durable accole deux mots flous : tout utilisateur d’une ressource naturelle ou d’un bien commun de l’humanité peut soutenir qu’il fait du développement durable. Aujourd’hui, il n’y a qu’un seul développement, insoutenable par la planète”.

Pour Jean-Claude Antonini, maire PS d’Angers : “si on n’intègre pas aujourd’hui le développement durable, nos villes seront invivables”.

Selon Christian Brodhag, délégué interministériel au développement durable : “pour élaborer une stratégie de développement durable, il faut hiérarchiser les objectifs. La progression de l’artificialisation des terres et les impacts des transports et de l’habitat me semblent être les éléments les plus critiques, car les choix actuels auront encore des effets dans 50 ans. Le tryptique (économie, social et environnement) du développement durable est un concept mobilisateur, mais il peut être aussi un attrape-tout si on ne lui associe pas des objectifs concrets comme la division par 4 de nos émissions de gaz à effet de serre à l’horizon 2050”.

Des idées novatrices

Sans voir la contradiction, le Conseil Economique et Social Pays de la Loire réclame d’une part un aéroport à Notre Dame des Landes et un nouveau pont routier sur la Loire, d’autre part le TGV Ouest et le barreau TGV sud francilien.

Mais il propose aussi, de manière plus judicieuse :

- que la région soit le “chef de file” des politiques de transport, ne finance plus de nouvelles routes et étudie la réouverture de la ligne Montoir-Sablé pour le fret (une idée de la FNAUT régionale) ;
- que l’habitat dans les centres-villes soit encouragé fiscalement ;
- que les automobilistes accompagnés aient la priorité sur la voirie sur ceux qui se déplacent en solo ;
- que les automobilistes soient sensibilisés au coût réel global (et non marginal) d’utilisation de leur véhicule ;
- que le versement transport soit imposé hors des périmètres urbains ;
- que le télétravail soit favorisé par la création de bureaux de voisinage.

La voiture a-t-elle un avenir ?

Telle était la question posée lors d’un récent (et toujours passionnant) Club Mobilité du CERTU, auquel la FNAUT a participé. Nous résumons trois réponses : béatement optimiste, défaitiste, réaliste.

Les atouts de la voiture sont bien connus. Elle est rapide, confortable, bien adaptée aux déplacements porte à porte, au transport des bagages, à la desserte de l’habitat dispersé. Les panes sont devenues rares. Le même véhicule permet de parcourir 500 m ou 1000 km. Son coût d’usage reste modeste : en 40 ans, malgré son évolution récente, le prix des carburants a évolué moins vite que le salaire moyen (voir FNAUT Infos n°156).

La voiture pose aussi quelques problèmes : congestion des voiries, accidents, bruit et pollution de l’air, gaspillage d’espace urbain et rural, gaspillage d’un pétrole qui devient rare, émissions de gaz à effet de serre, coût élevé des infrastructures routières, accentuation de l’étalement urbain.

La voiture a-t-elle un avenir ?

- Oui bien sûr, nous dit M. Gérondeau, président de la Fédération Française des Automobile-Clubs : elle est de plus en plus fiable, sûre et “intelligente”, propre et économe en énergie et, surtout, irremplaçable dans une ville qui a été façonnée par elle. Son rôle restera donc dominant, d’autant que le coût du transport collectif devient prohibitif hors des centres-villes et que peu d’infrastructures routières nouvelles sont nécessaires pour assurer la fluidité du trafic, juste quelques rocadés urbaines et quelques autoroutes.

- L’universitaire Gabriel Dupuy est conscient des défauts de la voiture (propre ou sale, elle restera encombrante) mais il estime que l’on peut tout au plus freiner l’expansion du trafic automobile en jouant sur le stationnement et la réglementation de la vitesse, et en diversifiant l’offre alternative : intermodalité, transport à la demande, vélo de location, autopartage, ... C’est aussi, en gros, ce que pensent les “experts” du Conseil Général des Ponts et Chaussées.

- Pour la FNAUT, c’est au contraire une régression du rôle de la voiture, déjà perceptible dans plusieurs grandes agglomérations françaises, qu’il faut envisager et organiser (voir FNAUT Infos n°131 et 140). Les contraintes sont fortes : santé publique, pétrole, climat. Et l’on dispose déjà de tous les outils nécessaires : techniques, tarifaires, urbanistiques. Il n’y a rien à inventer, seule manque encore la volonté politique de l’Etat et des élus locaux.

Mutations de la société et déplacements

Maurice Abeille, président de Lyon-Métro Transports Publics, résume les résultats d’une étude récente de Kéolis (groupe SNCF) sur les mutations de la société française et leur influence sur la mobilité.

- Le rythme de travail des actifs

On observe la fin de la primauté des flux pendulaires liés au travail ou à l’école aux heures de pointe : ces flux ne représentent plus que 35% des trafics aux heures de pointe du matin et du soir. Les rythmes de travail au cours de la semaine deviennent irréguliers, la durée hebdomadaire du travail et son organisation se diversifient.

- Le mythe de l’année scolaire

48% des adultes ont une vie qui n’est plus liée aux rythmes scolaires et 50% des actifs restent chez eux lorsqu’ils sont en vacances.

- Les retraités

Les jeunes retraités (moins de 75 ans) seront de plus en plus nombreux : 8 millions en 2005, 10 millions en 2010. 46% d’entre eux ont une vie sociale animée, 12% ont de nombreuses activités. Parmi leurs loisirs, ce sont les “balades” qui priment (62%), puis viennent les activités sportives (46%) et associatives (29%). Seulement 20% de la population des jeunes retraités n’utilisent jamais les transports collectifs. Les retraités de plus de 75 ans seront deux fois plus nombreux dans 30 ans. Entre 85 et 90 ans, 85% d’entre eux vivent encore à leur domicile et 40% sont encore en bonne ou assez bonne forme physique.

- De l’illettré à l’e-voyageur

12% des adultes sont considérés comme illettrés, soit 100 000 adultes dans l’agglomération lyonnaise. Préparer un déplacement, acheter un titre de transport, s’orienter à un point d’arrêt et trouver des repères durant un trajet en transport collectif leur est difficile.

Les conclusions de Kéolis

- Le “client moyen” n’existe pas.
- Il faut mettre en place des lignes à haut niveau de service (amplitude horaire élargie, fréquences élevées toute la journée) et fonctionnant toute l’année, avec seulement la suppression des renforts scolaires et un léger allègement des fréquences en heure de pointe pendant les vacances.
- Pour les seniors, il faut une offre attractive, simple et lisible, des tarifs forfaitaires bien adaptés, une signalétique claire, des parcs relais, un bon accueil des plus de 75 ans par les chauffeurs de bus.
- La simplicité de l’offre et la clarté de l’information (plans de réseaux) sont indispensables aux usagers illettrés.

Carnet du voyageur

Calendrier voyageurs

Je ne peux plus aller en période bleue à Millau ou Alès (seul départ à 7h57) sauf le dimanche, ou en allant d'abord de Moret à Nemours au tarif francilien. Le Paris-Nemours serait-il surchargé ?

Jacques Bazin, 77 Veneux-les-Sablons

Prix prohibitif du TER

Dénoncer la surabondance des tarifs SNCF et les complications d'usage du train ne suffit pas. Il faut dénoncer une politique tarifaire pénalisant le voyageur payant plein tarif pour un déplacement occasionnel, qui peut devenir client du train s'il est satisfait de la prestation offerte. Quand on voit le prix d'un aller-retour en TER occasionnel, faut-il s'étonner que la voiture conserve sa suprématie et que les arguments de sécurité ou d'écologie n'amènent pas grand monde à "préférer le train" ?

Henriette Trimoulinard, FNAUT Poitou-Ch

Autocar SNCF

Je veux me rendre de Grenoble à Bellegarde par train pour rendre visite à mes parents (horaire habituel 11h05-13h07, retour 18h47-20h38). Le panneau d'affichage de la gare SNCF indique : "train/autocar", j'achète mon billet en me faisant confirmer que le car de 11h05 pour Genève s'arrête bien à Bellegarde. Mais juste avant le départ, le conducteur informe les passagers (nous étions deux) que le car est direct pour Genève. Un autre car part pour Chambéry à la même heure : il met deux heures pour arriver à Chambéry ... où il donne une correspondance à 14h14 avec un train pour Bellegarde, arrivée à 15h07. Déçue et en colère, je renonce à mon voyage : le guichetier me rembourse, après m'avoir proposé de passer par Lyon !

Marie-Jeanne Thurel, 38 Grenoble

Mystère cheminot

En 2005, la SNCF a réussi à pelliculer son nouveau logo "carmillon" sur tous ses TGV en un mois et demi. Peut-elle expliquer pourquoi, dans ses TGV, les cartes du réseau ferré placées sur les plateformes font encore figurer le TGV Est Européen, un an après sa mise en service, comme un projet ? Quel effet sur les voyageurs étrangers ...

Jean-François Troin, FNAUT région Centre

Mystères tarifaires

J'avais réservé une place dans le TGV Nice-Valence de 13h30 un dimanche après-midi. Ayant souhaité le jour même avancer mon départ à 10h30, j'ai constaté, en arrivant à la gare vers 9h, qu'aucun employé

n'était présent à l'accueil et que la salle des guichets n'ouvrirait qu'à 9h30 alors que deux boutiques (journaux et souvenirs) étaient ouvertes depuis longtemps. J'ai dû ensuite attendre 35 mn avant de pouvoir changer mon billet : deux guichets seulement étaient ouverts malgré l'affluence. J'ai dû acquitter un supplément de 18 euros (1ère classe carte Senior) pour voyager dans un TGV mal rempli : comprenez qui pourra.

Bernadette Sivardière, 38 Saint Egrève

Les billets grandes lignes carte Senior comportaient en bas à gauche la mention SR25 ou SR 50 précisant la réduction obtenue. Depuis peu, cette mention compréhensible par tous est remplacée par SR11 : que veut donc dire ce 11 ?

Christian Noguier, AUT-Argenteuil

J'ai voulu acheter par Internet un aller-retour Paris-Troyes pour le dimanche 18 mai. Pas de problème pour l'aller : période bleue, 50% de réduction carte Senior. Pour le retour, le train de 19h21 était proposé avec 25% de réduction, mais les trains de 18h12 et 19h46 l'étaient au plein tarif. En demandant des allers simples, j'ai pu obtenir une réduction de 25% sur les 3 trains.

Marie-Rose Bernazzani, AUTAUT

Intermodalité

Mon frère, qui habite Epinal, a voulu se rendre à Bordeaux en empruntant un TGV "diamétral" s'arrêtant à la gare TGV de Louvigny et en évitant ainsi des correspondances à Nancy et Paris. Réponse du guichetier SNCF à qui il demandait les horaires de la navette routière Epinal-Louvigny : "ah, ça c'est pas nous, demandez à la région".

Michel Zonca

Annonces à bord

Les annonces faites dans les trains Paris-Clermont ont été modifiées. Dorénavant le contrôleur (pardon, le "chef de bord") ne mentionne plus la durée des arrêts dans les gares, alors que c'était, en gros, la seule information utile. A la place, il faut supporter les "souhaits de bonne journée de l'équipe Téoz" dont on se moque royalement.

Martine Kahn-Faure, 63 Le Cend्रे

Sérénité ?

Développer les transports publics exige un réseau, des matériels et des personnels capables d'y faire face. A quoi bon ces coûteux messages et autres publicités qui nous présentent à longueur de temps leur utilisation comme un moment de sérénité alors que, trop souvent et de plus en plus, elle est pour les usagers une source de stress ?

Jean-Marc Lavoine, usager de la ligne H Paris Nord-Persant Beaumont

Grève de la gratuité ?

En 1989, la SNCF a pu sanctionner lourdement, pour faute professionnelle, des contrôleurs grévistes ayant refusé de contrôler les billets.

Or la Cour Européenne des Droits de l'Homme a estimé, le 17 juillet 2007, que l'action de péagistes d'une société autoroutière turque qui avaient laissé passer les automobilistes sans payer "pourrait être considérée comme une forme licite d'exercice du droit de grève". Le syndicat Sud-Rail et la FUT-SP en déduisent un peu vite que le droit à la "grève de la gratuité" peut dorénavant être reconnu en France : les contrôleurs assureraient la sécurité des circulations mais sans contrôler les billets.

Si l'arrêt de la CEDH constituait bien une jurisprudence s'imposant à la France, cette forme de grève, selon la FUT-SP, "serait particulièrement bien accueillie par les usagers et permettrait le développement de convergences entre usagers et cheminots pour défendre le service public.

Selon les responsables de Sud-Rail rencontrés par la FNAUT, la grève de la gratuité ne remplacerait pas la grève traditionnelle, qui vise à gêner les voyageurs afin de créer un rapport de force favorable aux grévistes. Elle constituerait un moyen d'action additionnel, non pénalisant pour les voyageurs et suscitant au contraire leur sympathie, destiné à peser sur l'entreprise en cas de conflits entre les contrôleurs et la direction (conditions de travail, salaires) ou de problèmes concernant à la fois les contrôleurs et les voyageurs (agressions, conditions de transport des voyageurs, tarifications complexes entraînant des amendes). On doit reconnaître à Sud Rail le mérite de rechercher une forme d'action qui évite le recours à la grève traditionnelle. Cependant sa proposition laisse perplexe.

- La "grève de la pince" serait-elle suivie par les contrôleurs ? On peut en douter : un contrôleur gréviste perdrait son salaire tout en devant assurer une partie de son travail.

- Pénaliserait-elle réellement l'entreprise ? La plupart des usagers du Transilien et du TER sont abonnés. Quant aux usagers occasionnels et aux voyageurs grandes lignes, ils devraient acheter un billet pour éviter une verbalisation par un contrôleur non gréviste.

On peut craindre par ailleurs une dévalorisation du contrôle (aujourd'hui déjà, c'est souvent le conducteur d'un train Transilien ou TER qui assure la sécurité) et un encouragement à la fraude permanente. Enfin la légalisation de cette grève pourrait relancer des débats stériles sur la gratuité des transports.

Récompenses :

+3 points à Gilbert Meyer, maire UMP de Colmar. Sa ville offre une prime de 100 euros à tous les habitants qui achètent un vélo. En un mois, près de 1000 demandes ont été enregistrées.



Bernie Ecclestone, homme d'affaires britannique et "grand argentier" de la Formule 1, ne veut plus que le Grand Prix de France ait lieu à Magny-Cours (Nièvre), un circuit mal situé géographiquement selon lui. "J'aimerais vraiment un Grand Prix de France dans les rues de Paris". Le Premier ministre, grand amateur de sport automobile se serait montré réceptif.

Chronique du développement durable

Pierre Coppey, PDG de Cofiroute : "dans la lignée du Grenelle de l'environnement, nous sommes déterminés à investir dans l'éco-autoroute".

Selon Carlos Ghosn, PDG de Renault-Nissan, le nombre de voitures en circulation sur la planète passera de 600 millions aujourd'hui à 2,9 milliards en 2050 malgré l'évolution probable du prix du pétrole. Mais ne nous inquiétons pas pour l'environnement, "il y aura des ruptures technologiques".

Du calme, M. le Maire !

Jean-Paul Lambert, maire PS de Gérardmer, dénonce "l'irresponsabilité sidérante" de la FNAUT. Celle-ci a obtenu l'annulation, par le tribunal administratif de Nancy, du déclassement de la partie terminale de la voie ferrée venant d'Épinal et desservant Gérardmer. L'aliénation de l'emprise aurait placé le terminus à 1,3 km du centre-ville en cas de réouverture réclamée par l'association TG2V.

Après Charles-Eric Lemaignan, président UMP de l'agglomération d'Orléans, qui fustige "l'extrémisme juridique" de la FNAUT, coupable "d'agir dans l'ombre", d'utiliser "la désinformation et la manipulation" et d'avoir déposé un recours contre son projet de tramway mal ficelé, c'est Serge Grouard, maire UMP d'Orléans, qui remet en cause la légitimité de la FNAUT à saisir la justice. Perdant son sang-froid, il déclare à propos de Didier Grimault, représentant de la FNAUT : "voilà quelqu'un qui n'a aucune légitimité et se pose en arbitre, c'est scandaleux". Faute d'arguments rationnels, le maire se réfugie dans l'invective.

BIEN DIT

Jean-Charles Hourcade, expert du GIEC : "la technologie et même une taxe carbone ne suffiront pas à atténuer le changement climatique, il va falloir réviser nos habitudes, notamment le taux de rotation des biens de consommation et l'extension des villes, qui crée des problèmes majeurs de transports".

Sophie Jozan, secrétaire nationale de l'UMP chargée des transports : "la tarification du TGV augmente la mobilité des gens mobiles et diminue celle des gens peu mobiles".

MAL DIT

Michel Destot, député-maire PS de Grenoble. Il explique que, contrairement à celui de l'Etat, l'endettement des collectivités locales est sain car il permet d'améliorer le patrimoine collectif. Il cite ainsi l'entretien et la modernisation des voiries mais, bien qu'ancien président du GART, il oublie les transports collectifs (Le Monde du 29-05-2008).



Simple oubli

La ligne Motteville-Montérolier-Buchy vient d'être ouverte au trafic de fret par RFF afin d'offrir au port du Havre un débouché direct sur l'est de la France sans passer par l'Île de France, et de désaturer ainsi l'axe Paris-Rouen. Cette excellente opération, qui n'a coûté que 50 millions d'euros, ayant suscité une action en justice de la part d'une commune riveraine, la FNAUT avait alors utilement présenté au Conseil d'Etat un mémoire en soutien de RFF. L'inauguration a eu lieu le 4 juillet. La FNAUT n'a pas été invitée.

La galère des usagers

Pour protester contre "les graves dysfonctionnements liés à une maintenance insuffisante des trains et provoquant des suppressions quasi-quotidiennes de services TER", la CGT Cheminots de la région PACA a déclenché une grève d'une journée fin avril. Les usagers ont apprécié.

Brèves

Transport aérien

Selon Pierre-Henri Gourgeon, directeur général d'Air-France-KLM : "quand le taux de croissance de l'économie mondiale est de 3%, celui du transport aérien est de 6%".

Proximité

A l'initiative de la SNCF, il est possible, en Champagne-Ardenne et en Bretagne, d'acheter des billets de train TER chez les burocrates implantés loin des gares ou près d'arrêts sans guichets.

Tabac

Depuis le 1er juin 2007, la compagnie Europcar proscrit la cigarette à bord de ses véhicules de location longue durée.

La Grande Bretagne envisage d'interdire purement et simplement le tabac en voiture. Certains états des USA vont imposer cette interdiction aux conducteurs accompagnés d'enfants.

En Allemagne, dans certaines gares, des zones non-fumeurs ont été délimitées sur chaque quai par un marquage au sol, afin de permettre aux voyageurs non-fumeurs de ne pas être incommodés par les fumeurs.

Le saviez-vous ?

Les 24 heures du Mans (55 voitures parcourant chacune 5000 km) ont consommé 280 000 litres de carburant.

La réouverture de la ligne Cannes-Grasse a coûté 44 millions d'euros, la construction du barreau autoroutier A51-Digne en coûterait au moins 150.

La SNCF investit environ 4 milliards d'euros par an (dont 2,5 sur ses ressources propres) : la moitié en matériel roulant, un quart en modernisation des gares, un quart en informatique, ateliers, amélioration des conditions de travail du personnel et aménagements pour personnes handicapées.

Le prix moyen d'un billet TGV est de 42 euros (et le taux d'occupation des rames de 75%). Avec une tarification traditionnelle, il serait, selon la SNCF, de 50 euros (+19%). La part des clients voyageant pour leurs loisirs est de 70%.

Bientôt des "PDE" ?

En mai dernier, le véloparc de la gare SNCF de Gières (banlieue de Grenoble) a été inauguré. Au dos du carton d'invitation, signée du président de l'agglomération et du président de la région, des précisions étaient données sur l'accès à la gare... depuis la rocade sud.

On sait aussi que de nombreux comités de lignes se tiennent dans des lieux inaccessibles par transport collectif : tant pis pour les usagers non motorisés. L'ADTC-Grenoble suggère donc la mise au point de PDE (Plans de Déplacements... des Elus).

Actions en régions

Aquitaine

- L'AUTRA milite pour le passage de la ligne D du tramway de Bordeaux par la rue Faudaudège. Cette ligne, refusée par les commerçants alors qu'ils seraient indemnisés pendant les travaux comme le souhaite l'AUTRA, doit desservir 140 000 habitants du nord-ouest de l'agglomération bordelaise et le trafic prévu est de 50 000 passagers par jour. L'AUTRA critique l'alternative du busway qui occuperait autant d'espace au sol et dont la capacité ne dépasserait pas 25 000 passagers par jour.
- Le CRELOC et son homologue espagnol le CREFCO ont organisé, en juillet dernier, une manifestation devant la gare de Bedous pour dénoncer le tout-camion (13 camions sont déjà tombés dans le Gave depuis l'ouverture du tunnel routier du Somport) et la poursuite de la construction d'autoroutes en France et en Espagne, qui menacent directement la vallée d'Aspe. Ils réclament la réouverture intégrale de la ligne internationale Pau-Canfranc.

Centre

- L'association Fréquence 45, qui regroupe des usagers quotidiens de la ligne Montargis-Paris, s'oppose à la SNCF qui veut supprimer la réduction tarifaire accordée aux détenteurs de la carte Orange (108 euros par mois) : l'abonnement mensuel Fréquence passerait de 90 à 166 euros pour un trajet de 22 km entre Montargis et Souppes. L'association demande une intervention financière de la région, afin d'éviter que des voyageurs n'empruntent leur voiture jusqu'à Nemours, en Ile de France.

Ile de France

- L'AUT s'inquiète de la lenteur avec laquelle les tangentiels ferroviaires dites "prioritaires" se décident (coûts mal évalués, oppositions locales, gel de crédits d'études, changements de mode d'exploitation) alors que l'infrastructure, la Grande Ceinture, est disponible.
Le tronçon central Epinay-Le Bourget de la tangentielle nord Sartrouville-Noisy le Sec, pour lequel il manque encore 100 millions d'euros, ne sera opérationnel qu'en 2014. Aucune correspondance n'est encore étudiée entre la tangentielle ouest et la ligne Paris-Poissy. La tangentielle sud (RER devenu tram-train Massy-Evry) ne pourra être ouverte avant 2017. Quant à la tangentielle est, elle n'a jamais été vraiment étudiée.
- L'AUT a présenté un projet de réaménagement de la rue de Rennes à Paris, afin d'y réduire la pollution et les difficultés de circulation des piétons et des bus, sur le

modèle d'Oxford Street à Londres et de la rue de la Confédération à Genève.

Languedoc-Roussillon

- L'ADTC-34 souhaite la réalisation d'une LGV Montpellier-Perpignan sous forme d'une ligne nouvelle mixte à priorité fret où les trains de voyageurs rouleraient à 220 km/h. L'association apprécie la réouverture de la ligne de la rive droite du Rhône au TER et demande son extension à la section Avignon-Nîmes par Ré-moulins.
L'association s'interroge sur l'union sacrée réclamée par le président de la région en faveur du TGV (les collectivités devraient apporter 450 millions d'euros à la réalisation de Nîmes-Montpellier) : "il n'est pas acceptable que cette union sacrée ne concerne que le TGV, alors que nos concitoyens sont confrontés à la hausse des carburants et à l'insuffisance notoire des transports de proximité".

Midi-Pyrénées

- Alain Berthoumieu, représentant régional de la FNAUT, critique les conditions de transport entre Paris et Rodez : à Brive, les voyageurs doivent passer d'un Téo ou Corail confortable à un autorail des années 60 et de trop faible capacité. Il s'inquiète de la complexité du système ferroviaire : "quand les voyageurs sont mécontents, ils ne savent à qui s'adresser ; RFF, la SNCF et la région se renvoient la balle".
- L'association TARSLY-FNAUT exprime sa satisfaction : la région a décidé le doublement de la ligne à voie unique la plus chargée de France, Toulouse-Saint Sulpice, tronçon commun des lignes menant de Toulouse à Mazamet, Rodez et Figeac. Longtemps jugé trop coûteux, le doublement réclamé depuis 10 ans par TARSLY sera opérationnel en 2013.

Provence-Alpes Côte d'azur

- L'association Les Droits du Piéton de Nice a contribué, avec d'autres associations, à faire adopter le principe de la création d'une vaste zone 30 dans l'hypercentre de Nice.
- Le GECP regrette la concurrence faite au train des neiges circulant sur la ligne Nice-Digne entre Nice et Thorame Haute, avec correspondances routières vers les stations du Val d'Allos, par les cars départementaux reliant Nice et les stations de Valberg, Auron et Isola 2000 au prix cassé de un euro par voyage.
- La FNAUT-PACA déplore la réduction de 50%, certains jours, des services Cannes-Grasse faute de personnels ou de matériels disponibles.

Activités de la FNAUT

- Françoise Zabé, vice-présidente d'ASTUS-Strasbourg, représente la FNAUT dans un groupe de travail du MEEDDAT relatif à l'efficacité énergétique des éco-quartiers. Jean Sivardière participe à une réflexion du PREDIT sur la complémentarité entre vélo et transport collectif.
- Jean-Yves Lelièvre, représentant de la FNAUT en Ile et Vilaine, a présenté publiquement son travail sur les ceintures de sécurité dans les autocars.
- La FNAUT a adhéré au lobby européen opposé à l'introduction des méga-camions de 60 tonnes.
- Jean Sivardière a participé à une table-ronde organisée par la Commission des Affaires Economiques de l'Assemblée Nationale sur le volet ferroviaire du projet de loi Grenelle (les députés UMP se sont montrés peu réceptifs aux thèses de la FNAUT).

Il a eu un entretien avec Frédéric Gazda, chargé de mission à la Direction Générale de la Modernisation de l'Etat. Il a présenté les analyses de la FNAUT lors des journées d'été des Verts à Toulouse. Il a été auditionné par le groupe PC-Verts-Républicains puis par le groupe PS de l'Assemblée Nationale sur la loi Grenelle. Il est intervenu lors de la journée technique de l'ATEC consacrée à la mobilité durable et a participé à un débat sur le changement climatique avec Jean Jouzel et Yves Coppens.

La FNAUT et ses activités

Divers textes publiés dans FNAUT Infos et décrivant la FNAUT, sa doctrine et ses diverses activités ont été rassemblés en un recueil de 20 pages qui peut être commandé au siège de la FNAUT (3 euros port compris, paiement en timbres si possible).

16ème congrès de la FNAUT

Le 16ème congrès de la FNAUT aura lieu au Mans les samedi 25 et dimanche 26 octobre 2008. Participation assurée de Dominique Bussereau, secrétaire d'Etat aux Transports, et de Cyria Emelianoff, géographe urbaniste spécialiste de l'étalement urbain.

fnaut infos- Bulletin mensuel d'information

Directeur de publication : Jean Sivardière
CPPAP n° 0908 G 88319 - Dépôt légal n° 168
ISSN 0983-172 X - Tirage : 1500 ex.
Imprimerie : Bedi - Sipap, 86000 Poitiers
Abonnement 10 numéros : Individuels : 15 €
Administrations, sociétés, organismes, Etranger : 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

Des projets vertueux qui s'enlisent

L'Etat a accéléré l'adoption de projets incompatibles avec les objectifs du Grenelle de l'environnement : aéroport de Notre Dame des Landes ; autoroutes A45 Lyon-Saint Etienne (alors que le trafic décroît sur l'A47 et explose sur la voie ferrée parallèle), A65 Pau-Langon, et même Castres-Toulouse !!! On aurait préféré qu'il donne un coup de pouce à divers projets vertueux, parfois peu coûteux, bloqués depuis des années.

Au point mort depuis quatre ans, la modernisation de la ligne Massy-Valenton, maillon faible du réseau TGV (FNAUT Infos n°152 et 162), devrait enfin démarrer en 2009 (pour aboutir en 2013...) à l'est d'Orly, mais le conseil régional d'Ile de France exige encore des études environnementales sur le tronçon ouest Massy-Antony. La réouverture de la ligne Chartres-Orléans, souhaitée par la région Centre, est elle aussi bloquée, alors qu'elle permettrait de relier une préfecture à la capitale régionale et d'assurer des liaisons Chartres-Tours par Voves délestant la N 10.

Certes, à la longue, certains projets vertueux finissent par déboucher. Mais on pourrait multiplier les exemples de dossiers de transports urbains ou ferroviaires qui somnolent dans l'indifférence de l'Etat et/ou des collectivités locales, sous des prétextes divers : "recherches techniques", "difficultés de financement", "études complémentaires d'insertion" (voir page 6).

Pendant ce temps, les pouvoirs publics se préoccupent de projets routiers anachroniques qui absorberont de l'argent public devenu rare.

Et qui s'étonne, parmi les élus, qu'il n'existe plus de voie ferrée directe entre Nantes et Poitiers, Auxerre et Nevers, Montluçon et Moulins, Colmar et Fribourg, Epinal et Dijon (il faut passer par Nancy ou Belfort) ? Quel scandale s'il en était de même pour les routes !

La route, on élargit (alors que le trafic routier stagne voire diminue sous l'effet de la hausse du prix du pétrole) ; le transport collectif, on réfléchit, on temporise (alors que la demande explose), et on évoque complaisamment des projets grandioses qui ont bien peu de chances de se concrétiser dans des délais raisonnables mais qui permettent de détourner l'attention du public.

Jean Sivardière

Les dessertes Lyon-Metz et Lyon-Strasbourg : une étude instructive

L'étude de la FNAUT porte sur les itinéraires, les horaires et le confort des dessertes depuis 1962, ainsi que sur les liaisons directes assurées et les correspondances. Elle offre une vision très large des relations à caractère inter-régional ou national entre l'Est et le Sud-Est de la France. L'analyse des flux de trafic permet de dégager des critères de qualité de service attendue par la clientèle et de performance du rail vis-à-vis de ses concurrents. Sur courte distance, la compétitivité du rail est indissociable de la fréquence des dessertes. Sur longue distance, le train classique garde toute sa pertinence si les liaisons sont assurées par voitures directes : accélérer des relations avec le TGV ne sert à rien si des ruptures de charges sont créées en contre partie.

Les deux transversales présentent de nombreux points communs : même longueur (483 km), même temps de trajet moyen (4h55), un aller et retour TGV quotidien sur chaque ligne, des autoroutes concurrentes proches de la saturation, une forte densité de population aux extrémités des parcours contrastant avec des zones peu peuplées en milieu de parcours (pour économiser des kilomètres-trains, la SNCF couple au sud de Dijon des trains provenant de Metz ou de Strasbourg et se dirigeant vers Nice ou Port Bou). En revanche les évolutions de ces deux liaisons divergent en ce qui concerne leur desserte, leur trafic et leur avenir.

La FNAUT a donc demandé à Benoit Lejay, membre de l'AFAC et de l'AUT-Ile de France, d'approfondir la comparaison entre ces deux transversales, dans le but d'en tirer des enseignements utiles sur les conditions souhaitables d'exploitation des liaisons inter-régionales à moyenne et longue distance.

Les régions desservies

- La région Rhône Alpes : 2 millions d'habitants dans le Rhône et l'Ain, avec les villes de Lyon, Villefranche, Ambérieu et Bourg.

- La Bourgogne : 1 million d'habitants en Saône et Loire et en Côte d'Or, avec les villes de Dijon, Beaune, Chalon-sur-Saône et Mâcon.

- La Lorraine : 2,3 millions d'habitants avec les villes de Metz, Pont à Mousson, Nancy, Toul et Neufchâteau.

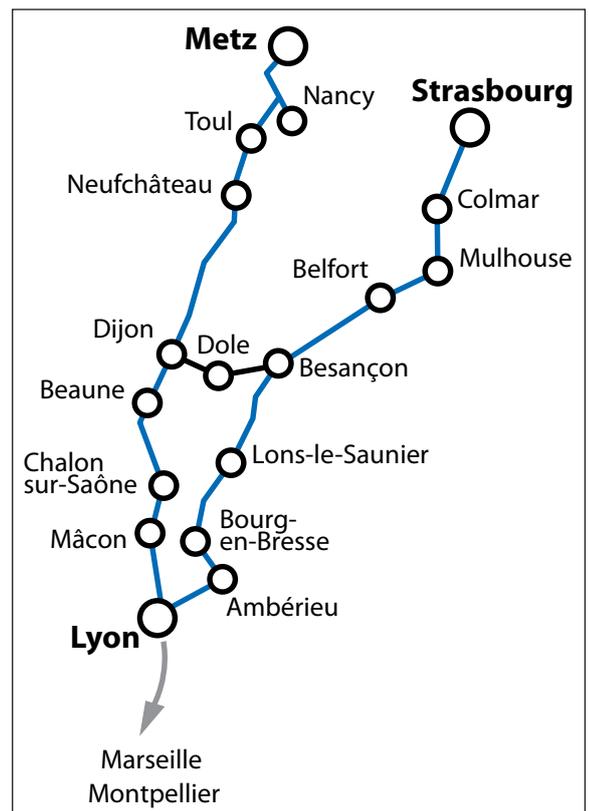
- La Franche Comté : 1,1 million d'habitants avec les agglomérations de Belfort/Montbéliard et Besançon et les villes plus modestes de Dole et Lons.

- L'Alsace : 1,7 million d'habitants, avec les villes de Strasbourg, Sélestat, Colmar et Mulhouse.

Les infrastructures

Il existait après-guerre trois itinéraires différents Nancy-Dijon.

- L'itinéraire Nancy-Chalindrey par Epinal, le plus long mais le plus utilisé jusqu'en 1970, a été abandonné en 1986.



- La ligne passant par Toul et Neufchâteau, la plus courte et la moins utilisée à l'origine, a été électrifiée en 1965. Les trains Metz-Lyon qui l'empruntent doivent rebrousser à Nancy.

- La ligne Nancy-Vittel-Merrey est encore utilisée en traction diesel en cas de travaux sur la ligne de Neufchâteau.

Quant à la ligne Lyon-Strasbourg, elle a été entièrement électrifiée en 1970 par Dijon et en 1995 par Ambérieu et Lons le Saunier. Le tronçon Lyon-Bourg par la Dombes (plus court et qui permettrait de gagner 10 minutes) ne l'est pas encore. La ligne du Jura a été mise à voie unique en 1957 sur 90 km entre Mouchard et Saint Amour. Depuis le 11-12-2005, plus aucun TGV Dijon-Lyon ne circule sur la LGV entre Mâcon et Lyon.

L'évolution des dessertes

Depuis 1945, deux décennies de restriction ont été suivies d'une décennie d'expansion (1962-1973) qui a conduit à un doublement du nombre de trains, puis de trois autres décennies de relative stagnation. A partir de 2005, une régression des parcours grandes lignes contraste avec une progression des TER sur les parcours terminaux Metz-Nancy (Métrolor), Strasbourg-Mulhouse (Métralsace) et, dans une moindre mesure, Dijon-Lyon et Bourg-Lyon.

En 1974 on comptait en permanence :

- 5 relations Metz-Dijon (une d'entre elles continuait de nuit sur Nice ; pour toutes les autres, il fallait changer à Dijon pour continuer sur Lyon) ;

- 5 turbo trains Strasbourg-Lyon (6 le vendredi) et 2 trains de nuit Strasbourg-Lyon-Nice, l'un passant par Dijon et l'autre par Lons le Saunier.

Le service était étoffé en été :

- la journée 3 fois par semaine par un autorail Metz-Dijon-Clermont ;

- la nuit, 160 fois par an, par un train bi-tranche Metz/Strasbourg-Port Bou par Dijon et, pendant tout l'été, par deux autres trains multi-tranches Sarrebruck/Luxembourg-Nice et Strasbourg-Nice/Narbonne.

Les faits les plus marquants de ces trois dernières décennies ont été :

- la suppression des trains Metz-Dijon desservant Epinal ;

- en 1983/84, la création de deux Corail de jour Metz-Nice et d'un Strasbourg-Nice remplaçant des relations avec changement à Dijon ou Lyon ;

- le remplacement en 1995 de tous les turbo trains par des trains ;

- la création en 1997 d'un sixième train Corail Strasbourg-Lyon en remplacement d'un train de nuit ;

- la tentative d'une relation directe Lyon-Francfort par Strasbourg ;

- enfin l'apparition des TGV sur Dijon-Nice en 1997, Metz-Nice en 2001 et Strasbourg-Marseille en 2005.

Au total, le nombre des kilomètres-trains a stagné jusqu'en 2005. Puis il a diminué. Depuis 2007, il reste à long terme d'année :

- sur Metz-Dijon-Lyon, 3 relations de jour (dont un TGV prolongé sur Nice) ;

- sur Strasbourg-Lyon, 5 relations de jour dont un TGV prolongé sur Marseille, et une sixième le vendredi ;

- les trains de nuit Strasbourg/Luxembourg-Nice (supprimés en hiver la nuit du samedi au dimanche) ;

- les trains de nuit Metz/Strasbourg-Port Bou qui circulent 235 fois par an.

Vient s'ajouter en été (pendant 102 jours) un train de jour Metz/Strasbourg-Port Bou par Dijon.

En milieu de semaine d'hiver, on perd, par rapport à 1974, une relation de jour Metz-Dijon et un train de nuit Strasbourg-Lons-Lyon-Nice.

Si on examine l'évolution des dessertes directes, la situation est plus dégradée, car la SNCF a supprimé beaucoup d'arrêts intermédiaires. Les arrêts des trains de nuit à Dijon ou à Lyon ont été tous supprimés à l'exception des trains Metz/Strasbourg-Port Bou qui desservent encore Dijon 126 fois en hiver. Il en résulte que, par rapport à 1974, Lyon a perdu 2 relations avec l'Alsace, et Dijon et Lyon 2 relations avec la Lorraine. Mais, en contrepartie, il n'y a plus aucun changement à Dijon pour aller de Lyon à Metz. La SNCF a profité de la mise en service des TGV pour supprimer d'autres arrêts. Il n'existe plus aucune relation directe entre Lyon et l'Allemagne.

Les temps de parcours

Entre 1983 (dernière année où toutes les relations Lyon-Strasbourg étaient assurées par des turbo trains) et première année où toutes les relations Lyon-Metz étaient directes) et 2007, on a gagné en moyenne 20 minutes sur Lyon-Metz (avec 1 arrêt en moins) mais on en a perdu 2 sur Lyon-Strasbourg (avec 2 arrêts en moins). Le temps moyen de bout en bout varie de 4h50 à 4h55 (environ 99 km/h de moyenne) suivant les lignes et le sens. Les meilleurs temps sont obtenus par les TGV : 4h40 sur Lyon-Metz et 4h38 sur Strasbourg-Lyon (environ 104 km/h de moyenne).

Les horaires ont été très détendus depuis 20 ans, mais la SNCF a fait un effort pour retendre les marches à partir du 10 juin 2007, car entre 2006 et 2007 on a gagné près de 10 minutes sur chacune des lignes (hors travaux).

L'évolution des trafics

Le trafic sur les deux transversales se maintient vers la Lorraine et augmente vers l'Alsace et la Franche Comté : entre 1997 et 2005, il a baissé de 8% entre Alsace et Bourgogne, augmenté de 20% entre Alsace-Franche Comté et Rhône-Alpes-Méditerranée, augmenté de 45% entre Bourgogne (mais en y incluant Chalon, Mâcon, Sens, Laroche et Le Creusot) et Méditerranée.

Les statistiques de l'année 2005 (trains de jour + trains de nuit) apportent beaucoup de surprises :

- sur 952 voyageurs quotidiens partant de Lorraine, 12% vont en Bourgogne, 32% en Rhône-Alpes et 56% plus au sud ; de même, sur 1056 voyageurs partant d'Alsace, 13% vont en sud Franche Comté, 6% en Bourgogne, 36% en Rhône-Alpes et 45% plus au sud ;

- sur 738 voyageurs partant de Franche Comté, 67% vont en Rhône-Alpes et 33% plus au sud ;

- sur 1836 voyageurs arrivant sur la Méditerranée, 32% viennent de Bourgogne (en y incluant Le Creusot, Laroche et Sens), 29% de Lorraine, 26% d'Alsace et 13% de Franche Comté ;

- le taux moyen d'occupation d'un train au départ de Nancy ou Besançon vers le sud était de l'ordre de 200 voyageurs (à comparer avec la capacité d'un turbo train, 280 voyageurs, et celle d'un TGV réseau, 350 voyageurs), ce taux variant énormément avec l'heure, le jour de la semaine et la période de l'année.

Les déplacements de Bourgogne vers Rhône-Alpes ou Franche-Comté sont en majorité effectués en TER.

Plusieurs conclusions se dégagent.

- A vitesses comparables (de l'ordre de 100 km/h), le rail stagne sur une ligne desservie par 3 trains par jour (Lyon-Lorraine) alors qu'il progresse avec 6 relations par jour (Lyon-Alsace), mais que se passera-t-il avec une desserte réduite à 5 trains par jour ?

- Le trafic augmente avec la distance : que ce soit au départ de l'Alsace ou de la Lorraine, la Méditerranée représente la moitié des voyageurs. Plus la distance est courte, plus l'utilisateur préfère donc prendre sa voiture surtout si les dessertes ferroviaires sont médiocres.

- Les voyageurs allant de Lorraine vers la Méditerranée ont été plus nombreux que ceux provenant de l'Alsace car les premiers ont bénéficié toute l'année 2005 d'un TGV Metz-Nice alors que le TGV Strasbourg-Marseille n'a circulé qu'à partir de décembre 2005.

- Les voyageurs allant de Bourgogne vers la Méditerranée sont plus nombreux que ceux provenant d'Alsace ou de Lorraine car ils ont bénéficié de dessertes plus fréquentes et plus rapides.

Sur les deux transversales, le train est concurrencé par l'avion (il est trop lent) et surtout la route (il n'est pas assez fréquent, surtout pour les petits parcours). Il est donc urgent d'améliorer l'offre (les trains de nuit Strasbourg/Metz-Nice semblent pourtant menacés).

- Trois relations par jour entre Nancy et Dijon en service de base ne suffisent pas. La solution consistera sans doute à créer des TER Nancy-Dijon desservant les gares intermédiaires (Toul, Neufchâteau, Merrey, Chalindrey et Is sur Tille).

- Le rebroussement de Nancy fait perdre actuellement 20 mn aux trains Lyon-Metz : deux TERGV pourraient être couplés entre Lyon et Toul, l'un continuant sur Metz, l'autre sur Nancy.

- Les voyageurs se dirigeant davantage vers la Méditerranée que vers Rhône-Alpes, il faut prolonger tous les trains au sud de Lyon. Il manque en particulier un Strasbourg-Nice et un TGV vers le Languedoc (le TGV Dijon-Montpellier ne circule que deux jours par semaine, le Corail d'été Metz/Strasbourg-Port Bou est trop lent).

- Le passage des TGV Metz-Lyon par Reims et Marne-la-Vallée ferait gagner 1h25 mais surchargerait la LGV Paris-Lyon, alourdirait le prix du billet et fragiliserait la transversale Nancy-Dijon.

- L'ouverture de la LGV Rhin-Rhône fin 2011 puis celle des contournements de Nîmes et de Montpellier vont révolutionner les déplacements entre l'Allemagne, la Suisse, l'Est et le Sud-Est de la France et l'Espagne. On ira de Lyon à Strasbourg en 3h30, et les relations à grande distance deviendront plus attractives : Lyon-Zurich en 4 h, Lyon-Francfort et Strasbourg-Marseille ou Montpellier en 5 h.

Dans l'avant projet de desserte Rhin-Rhône, il était prévu d'arrêter à Mâcon et Chalon des TGV Lyon-Alsace mais, entre Lyon et Strasbourg, on compte beaucoup de villes moyennes et il n'est pas souhaitable d'arrêter un TGV grandes lignes tous les 50 km. Il appartient donc aux régions de commander soit des mini-TGV de 300 places à 7 caisses, soit des automotrices de capacité plus réduite et aptes à circuler à 220 ou 250 km/h, faisant éventuellement le crochet par Besançon Viotte et Dole, ou par Lons le Saunier.

On pourrait envisager une desserte cadencée par TERGV de toutes les villes moyennes situées entre Lyon, Dijon, Mulhouse et Strasbourg. Bien entendu les TERGV ne peuvent circuler que sur des LGV à faible trafic comme Auxonne-Petit Croix où l'espacement moyen entre deux TGV sera d'une demi-heure.

Benoît Lejay

L'offre minimale pour un service de qualité

L'étude de Benoît Lejay fournit des informations importantes sur les trafics.

1. Les trafics longue distance ont progressé de 585 et 472 voyageurs/jour respectivement sur les liaisons Bourgogne/Alsace-Méditerranée et Franche Comté-Rhône-Alpes, soit un taux de croissance 1997/2005 supérieur à 20%.

2. Le remplacement de deux trains Corail Metz-Nice par un TGV, puis d'un Corail Strasbourg-Nice par un TGV Strasbourg-Marseille a confirmé cette tendance mais ne s'est pas traduit par une discontinuité forte dans l'accroissement du trafic. Ceci prouve que l'offre Corail par voitures directes garde toute sa pertinence sur des longues distances.

3. Preuve supplémentaire de l'intérêt des voitures directes, la baisse du trafic entre 2002 et 2003 sur l'axe Alsace-Méditerranée : la clientèle n'a pas été sensible au gain de temps de la relation Corail + TGV par rapport à une relation directe Corail plus lente.

4. L'augmentation des fréquences et des relations directes améliore encore les résultats. Le rail enregistre ainsi d'excellentes performances sur la relation Bourgogne-Méditerranée (585 voyageurs/jour, +45% d'augmentation de trafic) avec une (Montpellier-Toulouse), deux (Nice) ou trois (Marseille) relations diurnes quotidiennes.

5. La comparaison des liaisons Alsace-Rhône-Alpes (six relations directes jusqu'en 2007 avec 379 voyageurs/jour et +21%) et Lorraine-Rhône-Alpes (trois relations directes, 303 voyageurs/jour et +1% seulement) conforte nettement cette analyse.

6. Le trafic baisse très sensiblement sur des distances plus faibles et les taux de croissance s'en ressentent : de 139 à 66 voyageurs/jour et de +8% à -8% sur les axes Alsace-Sud Franche-Comté ou Dijon/Saône et Loire. Les causes en sont le faible nombre de dessertes ou l'absence de liaison directe, et non un faible trafic potentiel comme en témoigne l'importance de la circulation sur les autoroutes parallèles.

Plus globalement, l'étude de Benoît Lejay montre que les dessertes de type Corail à caractère national conservent un intérêt commercial certain si :

- des relations directes sont assurées sur les longues distances ;
- de plus, des fréquences élevées sont offertes sur les trajets plus courts.

De l'étude des dessertes Lyon-Nancy/Metz et Lyon-Strasbourg avec leurs prolongements vers le Sud et des analyses de trafic ci-dessus, on peut déduire la grille des dessertes minimales attendue par la clientèle sur les itinéraires province-province.

Liaisons à courte distance (< 300 km)

Face à la route, le rail n'est pertinent que si les fréquences sont élevées. L'intervalle maximum doit être de l'ordre de l'heure ou de la moitié de la durée du trajet. Paris-Troyes constitue un bon exemple avec 14 dessertes en jour ouvrable de base et un temps de trajet de l'ordre de 1h30. L'augmentation de la productivité du matériel constitue la base de cette amélioration de la qualité du service.

Liaisons à moyenne distance (300-600)

Les critères ci-dessous doivent s'appliquer jusqu'à 600 km (voire 700 km si des métropoles régionales sont desservies, comme sur Bordeaux-Marseille).

6 relations directes constituent la grille minimale la plus pertinente à l'exemple de Strasbourg-Lyon, ou Paris-Belfort par la ligne classique après la mise en service du TGV Est européen.

Sur ces bases, la desserte des villes moyennes intermédiaires doit être au minimum de 4 relations quotidiennes à condition que les circulations soient correctement réparties dans le temps.

L'augmentation des dessertes directes peut être obtenue économiquement par juxtaposition de deux liaisons régionales assurées par TER Intercités reliant rapidement les grands centres urbains, selon le principe qui vient d'être établi en Rhône-Alpes avec la mise en œuvre du cadencement.

L'exemple du Paris-Granville montre que l'augmentation des fréquences entraîne une réduction du déficit.

Des économies d'exploitation peuvent aussi être obtenues en remplaçant les rames Corail tractées par des autorails, comme sur Paris-Granville. Ces autorails pourraient être de type AGC, mais avec un confort rehaussé à un standard « Grandes Lignes » (sièges, réservation possible des places, restauration, transport des bagages).

Liaisons à longue distance (> 600 km)

Malgré la concurrence supplémentaire de l'avion, le trafic ferroviaire augmente même avec des fréquences relativement faibles. Le « noyau dur » pour la qualité de ces relations peut être :

- une relation nocturne ;
- deux relations diurnes, une rapide avec les villes principales, une express dans des horaires complémentaires, desservant aussi les villes moyennes. Ces relations directes peuvent, le cas échéant, être créées en juxtaposant deux liaisons à plus courte distance.

Ce schéma est réalisé en été sur l'axe Alsace-Languedoc-Roussillon.

Jean Lenoir

Le confort superflu ?

Au cours de notre enquête sur les gares TGV, nous avons noté soigneusement les éléments concernant leur accessibilité et leur confort (voir notre rapport, téléchargeable sur le site de la FNAUT). Il en ressort que la priorité a été donnée au fonctionnel, plutôt qu'au bien être du passager. Certes, les automates (pour billets, parkings, coupe-faim et boissons) sont omniprésents, les tableaux d'affichage sont ludiques, les toilettes existent, quoique souvent payantes. Mais les aires d'attente confortables sont rares (sauf à Avignon TGV), les kiosques de presse et cafeterias n'ont souvent que des horaires d'ouverture correspondant aux batteries de trains du matin et du soir, le personnel d'accueil des voyageurs est peu nombreux : le passage en gare est ainsi un geste obligé, rapide ; la gare, quelle que soit sa qualité architecturale, devient un lieu de simple transit où le voyageur a des comportements pressés, automatisés et individualistes.

Sans vouloir verser dans la nostalgie, on évoquera les gares de l'âge d'or ferroviaire, où de nombreux "facteurs" et porteurs s'empressaient autour du voyageur, lequel déposait en consigne ou enregistrait ses bagages, bénéficiait de larges salles d'attente, se restaurait au buffet, établissement souvent de bon niveau gastronomique. Lieu de transport, mais aussi de convivialité, la gare était vivante et humaine. Tous ces services proposés au voyageur seraient-ils devenus superflus ?

Un simple séjour à Roissy CDG 2 TGV (qui doit aujourd'hui dépasser les 3 millions de voyageurs annuels) constitue un test accablant, car on y note l'indigence des services au public : une minuscule cafeteria, un kiosque Relay, une agence de location de voitures, un bureau de change, un autre pour les transferts d'argent et plusieurs alvéoles commerciales fermées. C'est tout. Voilà l'image généreuse que CDG 2 TGV, qui

est par ailleurs une efficace gare d'interconnexion air-rail, donne au voyageur étranger débarquant sur notre sol ! Fonctionnelle certes, mais nullement accueillante.

Ouvrir quelques brasseries avec terrasses, des boutiques régionales, étendre les horaires des kiosques à journaux, agrandir les espaces d'attente, les animer par des expositions et vidéos, renforcer la présence humaine des agents en gare pour accueillir et sécuriser, voilà qui ne serait pas ruineux et redonnerait aux gares du XXI^{ème} siècle un peu de lustre et d'attrait.

Des élus sans mémoire

Lors des Rencontres de la Grande Vitesse qui se sont tenues le 21 mai dernier à Besançon, des intervenants ont souligné l'insuffisance des seules zones d'activités à proximité des gares nouvelles TGV pour garantir le développement territorial. Vice-président de la région Rhône-Alpes, Bernard Soulage a ainsi déclaré : "nous voulons des gares en ville, pas des gares dans des no man's lands". Selon le GART, "insertion urbaine et liaison avec le TER sont désormais deux fonctionnalités incontournables pour les élus locaux, qui remettent en question les stratégies de la SNCF et de RFF".

Récemment, un représentant de la SNCF a justifié le réexamen de l'implantation des gares de la future LGV Nîmes-Montpellier-Perpignan par la nécessité de les placer au croisement avec les lignes classiques.

Pendant ce temps, d'autres élus rêvent d'une gare campagnarde près de Montélimar (voir FNAUT Infos n°167) ou encore en Eure-et-Loir. La communauté de communes de Cloyes sur le Loir défend ainsi la création d'une gare nouvelle sur la LGV Paris-Le Mans, à 1 km à l'ouest de l'embranchement avec la LGV Paris-Tours : d'après le cabinet Systra, cette gare d'Arrou-Cortalain coûterait 11 millions d'euros, elle mettrait le Dunois à 34 mn de Paris et serait utilisée par 440 000 voyageurs par an. Selon le député Philippe Vigier, Nouveau Centre, "c'est une chance unique à saisir pour inciter les entreprises à s'installer, en misant sur la qualité de vie".

Les élus n'ont donc pas de mémoire. A quelques kilomètres de là, la gare de Vendôme-TGV, après 16 ans de fonctionnement, n'atteint pas les 400 000 voyageurs annuels et trône au milieu d'une friche immobilière. La nouvelle gare ne serait, comme sa voisine, qu'une halte pour navetteurs qui renforcerait l'attraction parisienne : est-ce vraiment le but recherché ?

Jean-François Troin

Le sénateur Hubert Haenel a présenté, le 9 octobre, son rapport intitulé "une organisation ferroviaire à la hauteur de nos ambitions". Il dénonce à son tour les dysfonctionnements de la gestion bicéphale RFF-SNCF qui, avec les insuffisances de financement, empêchent un développement du rail.

Il émet un jugement sévère sur la réforme ferroviaire Pons-Idrac de 1997 : "originalité devenue anomalie ; réforme minimale, confusion maximale ; opposition structurelle entre RFF et la SNCF ; silence assourdissant d'un Etat qui n'a pas joué son rôle d'arbitre".

Il n'a pas retenu l'idée de la Cour des Comptes, "qui provoquerait un blocus des syndicats de cheminots" : transférer à RFF les 55 000 agents de la branche Infrastructure de la SNCF. Ne faisant aucune allusion aux suggestions transmises par la FNAUT (FNAUT Infos n°168), il envisage trois options :

- ne transférer à RFF que les 14 400 cheminots qui assurent l'exploitation (horairistes, régulateurs, aiguilleurs), une hypothèse déjà évoquée par le député Hervé Mariton qui se heurterait elle aussi à de fortes oppositions et pourrait déstabiliser RFF (ses effectifs seraient multipliés par 15) ;

- regrouper ces agents au sein d'une filiale de la SNCF, baptisée ENCF (Exploitation Nationale des Chemins de fer Français) et travaillant sous l'autorité de RFF, solution qui maintiendrait un enchevêtrement nocif SNCF-RFF ;

- transférer vers ENCF toutes les compétences de RFF en matière d'exploitation du réseau, de la conception des graphiques aux aiguillages.

Cette troisième option est recommandée par le sénateur. L'action de ENCF serait articulée avec celle de RFF, son indépendance par rapport à la SNCF devrait être assurée sur le modèle de RTE-EDF-Transport, filiale d'EDF assurant le transport de l'électricité. RFF serait recentré sur son rôle de concepteur et de financeur du réseau. Il s'agit cependant d'une formule très complexe et qui ne règle en rien les conflits RFF-SNCF les plus cruciaux, qui sont relatifs à l'infrastructure.

Le sénateur rejoint par contre pleinement la FNAUT quand il souhaite que l'Etat augmente sa contribution annuelle au financement de RFF de 200 millions d'euros par an, montant actuel du déficit d'exploitation de RFF ; qu'il définisse une politique des transports, "ce qui est encore loin d'être le cas malgré le Grenelle de l'environnement" ; enfin qu'il joue le rôle d'autorité organisatrice des transports de voyageurs hors TER, rôle aujourd'hui délégué à la SNCF.

Routes inutiles

Tous les travaux routiers effectués depuis 20 ans sont l'équivalent des "voies ferrées électorales" construites entre 1900 et 1930 à la demande d'hommes politiques qui n'avaient pas vu venir la montée de l'automobile. Poursuivre ces travaux, c'est gaspiller l'argent public dans des investissements inutiles et dépassés, même dans l'optique d'une société basée sur l'automobile, car le trafic routier, devenu trop coûteux, a commencé à décroître inexorablement.

Denis Wenisch, FNAUT Auvergne

SNCF : l'information tarifaire s'améliore

Depuis la suppression des "guides horaires et prix" fin 2006 et l'introduction de la nouvelle tarification NOTES en juillet 2007, le voyageur ne pouvait plus savoir si le prix du billet obtenu était intéressant et si l'achat avait été effectué au bon moment.

Le 3 juillet dernier, la SNCF s'est engagée auprès de la FNAUT à améliorer sensiblement sa documentation écrite sur les horaires et les prix.

Le 18 septembre, elle a présenté aux associations de consommateurs la nouvelle version du "guide des voyageurs Loisirs TGV" en cours d'édition. Deux améliorations de ce guide sont particulièrement intéressantes dans le domaine des prix et correspondent bien aux demandes de la FNAUT (voir FNAUT Infos n°166) :

- les principes du calcul de la rentabilité des cartes commerciales sont mieux présentés et permettent d'éviter au client de commettre les erreurs d'estimations précédemment constatées ;

- des tableaux très bien documentés mentionnent, pour une centaine de relations, les prix minimum Prem's (billets non échangeables et non remboursables) et Loisir (billets échangeables et remboursables avant le départ du train) et, pour les billets Loisir, les prix maxima en période normale et en période de pointe (comme le fait dans le même esprit la société Thalys, qui exploite les TGV Paris-Bruxelles-Cologne/Amsterdam, depuis l'introduction de sa nouvelle tarification).

On regrettera cependant que le principe de répartition des TGV entre les périodes normales et les périodes de pointe ne soit pas explicité.

Les réformes tarifaires augmentent les prix

La clientèle ferroviaire se plaint de fortes hausses du prix du train.

Une étude de la FNAUT vient de confirmer que la SNCF majore ses recettes en augmentant le nombre de trains à réservation obligatoire qui circulent en périodes de pointe, et en diminuant les quotas de places à tarifs réduits. Pour les autres trains, les augmentations vont de 25% à 50% pour certaines catégories de voyageurs.

Dans ces conditions, la FNAUT a demandé à la SNCF de publier l'évolution de la fréquentation des trains Corail, Corail Intercités et TER interrégionaux province-province soumis aux nouvelles périodes blanches du calendrier voyageurs, et à l'Etat de faire conduire un audit indépendant pour mesurer précisément les augmentations récentes des prix du train.

Jean Lenoir

La sécurité dans les autocars : une ceinture pour tous !

Dans les accidents de la circulation impliquant des autocars, la plupart des traumatismes corporels graves sont dus à l'éjection des occupants ou à leur projection à l'intérieur du véhicule.

Suite à une directive de la Commission Européenne publiée début 2003, le décret du 9 juillet 2003, modifiant l'article R 412-1 du Code de la Route, a étendu l'obligation du port de la ceinture de sécurité aux occupants des véhicules de transport collectif lorsque les sièges ont été équipés d'une ceinture.

- Les autobus urbains, conçus essentiellement pour des voyageurs debout et dont les places assises ne sont pas équipées de ceinture de sécurité, ne sont pas concernés. Il en est de même des petits trains routiers touristiques.

- Seuls sont concernés les autocars mis en circulation après 1999 ou 2001 (selon que leur poids est supérieur ou inférieur à 3,5 tonnes) ou équipés de ceintures avant ces dates. Leurs sièges sont généralement équipés de ceintures ventrales à deux points d'attache. Ceux du conducteur et des places dites "exposées" (sièges du premier rang et sièges proches de la porte centrale du car) sont équipés de ceinture à trois points.

L'obligation du port de la ceinture (sous peine d'une amende de 135 euros) s'applique à tous les passagers d'un autocar, adultes et enfants, dès lors que les sièges qu'ils occupent sont équipés d'une ceinture.

Les seules exceptions à cette obligation concernent :

- les personnes dont la morphologie est manifestement inadaptée au port de la ceinture, par exemple les enfants de moins de trois ans ;

- les personnes munies d'un certificat médical d'exemption délivré par la commission médicale départementale chargée d'apprécier l'aptitude physique des candidats au permis de conduire.

Ces voyageurs ne sont donc pas protégés en cas d'accident. Or il ne s'agit pas d'une part marginale de la population : enfants en bas âge, adultes de petite taille, femmes enceintes (elles ne sont pas dispensées du port de la ceinture mais les ceintures leur sont inadaptées), personnes de forte corpulence (plus de 10% des Français sont dans ce cas).

Selon un rapport du Conseil canadien de la sécurité routière, le taux de mortalité en cas d'accident est deux fois plus élevé chez les personnes qui pèsent entre 100 et 119 kg que chez celles qui pèsent moins de 60 kg. D'autre part, en cas d'accident, il est souvent difficile de dégager une personne de fort gabarit d'un véhicule endommagé.

Cette situation anormale a amené Jean-Yves Lelièvre, président de l'Association des Usagers des Transports en Ille et Vilaine (AUTIV) et représentant départemental de

la FNAUT, à interpellier les pouvoirs publics (adresse de l'AUTIV : 1 cours d'Helsinki, 35200 Rennes, téléphone : 06 80 22 36 50, courriel : autiv35@orange.fr).

Le décret du 9 juillet 2003 doit être modifié pour imposer la généralisation d'extenseurs de sangles dans tous les autocars. Cette solution a été mise en œuvre avec succès dans plusieurs pays européens.

En attendant une nouvelle législation et le renouvellement du parc d'autocars, quelques places, au moins 4 dans chaque véhicule, doivent être munies de ceintures adaptables aux morphologies des personnes de forte corpulence (le surcoût d'une telle obligation pour les autocaristes serait modeste). Un dispositif de prolongateur de ceinture, approuvé en France par la Commission centrale automobile le 6 février 2007, permet de protéger les personnes réglementairement exemptées du port de la ceinture.

L'AUTIV, qui a recueilli le soutien de l'Association des Familles de Victimes d'Accidents de la Circulation (AFVAC) et de la FNAUT, dont elle est membre, a réussi à mobiliser de nombreux élus : Rennes Métropole, conseil général d'Ille et Vilaine et de Loire-Atlantique, conseils régionaux de Bretagne, de Basse Normandie, des Pays de la Loire, de Poitou-Charentes et de Midi Pyrénées, et plusieurs parlementaires.

L'objectif est de faire évoluer la législation, ce que n'exclut pas le ministère des Transports : en son état actuel, et en l'absence de normes, il est en effet difficile à une autorité organisatrice de transports par autocar d'imposer à un exploitant l'équipement de ses véhicules avec des ceintures adaptées.

Restera à résoudre le problème plus complexe de la sécurité des jeunes enfants dans les cars : en cas d'urgence, il leur est difficile de détacher leur ceinture, un système de libération des ceintures devrait être étudié.



photo : AUTIV

Forum

Usine à gaz

La loi Pons-Idrac a inventé une véritable usine à gaz. Le système ferroviaire est devenu hyper-compliqué, on ne peut pratiquement plus mettre un train en circulation de manière inopinée. Le fret ferroviaire va devoir se cantonner aux trafics réguliers, avec des demandes formulées des mois à l'avance : tout le contraire de la réactivité de la route.

Les Suisses ont bien ouvert leur réseau à la concurrence sans avoir séparé l'infrastructure de l'exploitation.

Claude Jullien, FNAUT PACA

Le système actuel double les structures et augmente les frais généraux du rail. La solution allemande est la meilleure tant en efficacité économique qu'en préservation des intérêts de tous, il est urgent de la mettre en œuvre en France.

Jean-Louis Camus, FNAUT Limousin

Le système fonctionnait encore à peu près quand la SNCF était seule à opérer sur le réseau RFF, mais il ne tient plus avec l'arrivée de nouveaux exploitants. Le réseau est aujourd'hui au bord de l'implosion, surtout sur les axes empruntés à la fois par les TGV, les TER et les trains de fret.

Un expert cité par La Tribune

Je ne vois pas comment mettre fin aux conflits entre SNCF et RFF sans les réunir sous une même "tutelle". Mais le terme de holding est mal choisi : une holding est une société qui contrôle, grâce à ses participations dans leur capital, un groupe d'entreprises ainsi liées par une communauté d'intérêts.

Pierre Loridon, 01 Bellegarde

Chantage

Si un transfert d'agents SNCF vers RFF est reconnu nécessaire et garantit leur statut, il n'est pas tolérable, dans un pays démocratique, qu'un lobby syndical fasse du chantage à la grève.

Jean Dreyer, FNAUT Alsace

Crises

Le système ferroviaire doit mettre en place une organisation susceptible de gérer les situations de crise : retards, pannes, accidents. Au Danemark, des représentants de toutes les compagnies exploitantes sont réunis dans une même pièce, une telle cellule peut faire face rapidement à ces situations.

Jean-Paul Jacquot, FNAUT Lorraine

Maintenance

Le défaut de maintenance du réseau est aggravé par les engagements budgétaires non tenus : dans bien des régions, des travaux inscrits au dernier contrat de plan ne sont pas encore réalisés.

Danielle Pansu, FNAUT Franche Comté

Comment bloquer un projet vertueux ?

L'urgence écologique devrait logiquement inciter les responsables politiques à accélérer la réalisation des projets simples, efficaces, parfois peu coûteux et rentables, ayant fait l'objet de multiples études mais qui s'enlisent.

Ces projets sont particulièrement nombreux dans le secteur ferroviaire. Citons par exemple la réouverture des lignes Caen-Flers, Pau-Canfranc et des antennes Bollwiller-Guebwiller, Digne-Saint Auban (liaison entre la ligne Nice-Digne et la ligne des Alpes), Avignon-Carpentras ou Ville-neuve sur Lot-Agen, la modernisation des lignes Paris-Bâle et Béziers-Neussargues, ou encore le tram-train Strasbourg-Piémont des Vosges.

Quand un projet est sur le point de se concrétiser, souvent après bien des hésitations et des palabres, il est encore possible de le bloquer, ou de le retarder, et d'introduire des surcoûts.

Méthode 1 : se servir d'un problème d'esthétique à des fins électoralistes. Le maire de Nîmes a ainsi retardé la construction, déclarée d'utilité publique en ... 1996, du viaduc de Courbessac qui va enfin permettre aux trains venant d'Alès d'accéder directement à la gare de Nîmes en évitant un rebroussement à Courbessac (voir FNAUT Infos n°137).

Méthode 2 : ne pas dialoguer avec les riverains qui s'inquiètent des nuisances sonores liées à la hausse ou à la réapparition du trafic. Une association finit par lancer une procédure contentieuse, ou par obtenir l'appui d'un élu local influent, et le projet doit être revu.

Méthode 3 : découvrir un danger inaperçu lors des études préalables. La réouverture de la ligne Orléans-Chartres s'est ainsi heurtée à la présence de silos de céréales "qui risquaient d'exploser au passage des trains".

Méthode 4 : imaginer une nouvelle réglementation, par exemple imposer la suppression des passages à niveau sur les lignes dont la réouverture est envisagée ou actée par une région.

Méthode 5 : décider soudainement que le projet peut être perfectionné, qu'un meilleur tracé peut être trouvé, qu'il est possible par exemple d'innover en introduisant un nouveau type de matériel. On ne va pas installer un tramway classique, il faut être moderne et songer à notre image de marque !

Méthode 6 : vérifier la pertinence économique du projet, pas question de gaspiller l'argent du contribuable.

Pourtant les rares réouvertures enfin réalisées (Tours-Chinon, Cannes-Grasse) se sont traduites par des succès commerciaux évidents...

Jean Sivardière

Nos associations défendent le vélo

● Lors de la Fête du vélo le 8 juin dernier, Mieux se Déplacer à Bicyclette a organisé, en collaboration avec ses antennes de banlieues et d'autres associations cyclistes, une Convergence de 16 cortèges de cyclistes (plus de 2000 participants au total, 300 seulement en 2007), partis de 16 banlieues différentes, sur l'Hôtel de Ville de Paris puis sur le jardin du Luxembourg.

● MDB demande une révision complète du projet de tramway Masséna-Porte de la Chapelle : les aménagements cyclables prévus sont inadaptés et disparates (14 types sur 14 km), ils rendent le trajet illisible par les cyclistes. Les erreurs commises sur le premier tronçon du tramway des Maréchaux ont été reconnues mais aucune leçon n'en a été tirée.

● MDB a protesté contre une "opération coup de poing" menée par la préfecture de police de Paris contre les cyclistes utilisant les couloirs de bus interdits boulevard Raspail ... alors que la piste cyclable située à proximité était obstruée par des camions. L'association Réseau Vert dénonce l'opposition systématique de la préfecture de police aux projets d'aménagements cyclables.

● A l'occasion de la fête du vélo, l'ADTC-Grenoble a organisé le challenge "au travail à vélo". 4162 cyclistes travaillant dans 70 entreprises publiques et privées y ont participé. 1700 jeunes ont participé au concours "école et collège à vélo".

● Cyclotrans-Europe a organisé, en juillet dernier, une randonnée sur le tronçon Paris-Tours de la future véloroute Trondheim-Compostelle dont elle promeut la réalisation entre la Belgique et l'Espagne.

BIEN DIT

● Jean-Claude Oesinger, ADUTT-Tours : "le vélo est aussi une gymnastique utilitaire. En faisant du vélo, on contribue à boucher le trou de la Sécu".

● Antoine Jammes, ADTC-Grenoble : "les espaces mixtes vélos-piétons sont bien adaptés à de petits parcours. Mais les cyclistes rapides, effectuant des parcours plus longs, doivent pouvoir circuler plus facilement sur la voirie automobile : il faut légitimer le vélo sur l'ensemble de la voirie".

● Monique Giroud, ADTC-Grenoble : "les cyclistes commettent beaucoup d'infractions, mais ce ne sont pas les infractions les plus visibles qui sont les plus dangereuses. Ainsi les collisions frontales vélo-voiture (quand un cycliste remonte un sens interdit) sont rares voire inexistantes. Le principal danger, c'est la vitesse automobile".

Chronique du développement durable

✳️ **Aéroports de Paris** veut moderniser et développer l'aéroport du Bourget, premier aéroport d'affaires européen, qui a accueilli 66 000 avions en 2007 contre 52 000 en 2003.

✳️ **1138 avions d'affaires** ont été livrés dans le monde en 2007, contre 886 en 2006. Le marché est particulièrement dynamique en Russie, Chine et Inde, au Moyen-Orient et en Amérique du Sud. La demande est estimée à 13 500 appareils sur les dix ans à venir. Prix moyen d'un appareil : 20 millions de dollars. Mais un nouveau marché, estimé à 20 000 appareils en 15 ans, se profile : celui des Very Light Jet, dix fois moins coûteux. Ces perspectives suscitent les interrogations des experts sur l'encombrement du ciel et des aéroports.

✳️ **Alors que la mise en service du TGV-Bretagne** est prévue pour 2012, on vient d'inaugurer à Brest une nouvelle aérogare qui a coûté 52 millions d'euros.

✳️ **Un circuit automobile de 4,6 km** sonorisé par 675 haut-parleurs est proposé par un groupe britannique dans le parc naturel Périgord-Limousin. Fréquentation prévue : 30 000 à 40 000 personnes par an.

Garagiste écologiste

Selon l'Eveil Normand du 20-2-08, Carl Edouin, garagiste spécialiste du 4x4 implanté à Carsix, près de Bernay (Eure), est un "écologiste convaincu".

Constatant que les tondeuses à gazon polluent (pas les 4x4), il propose que, comme autrefois, les surfaces en herbe de la commune de Bernay soient tondues par des moutons ou des oies.

"Engagé depuis longtemps dans une logique de préservation de l'environnement", le garagiste fait la promotion de l'huile de friture comme carburant lors du rallye automobile Aïcha des gazelles : "un peu de bon sens et moins de gaspillage, ça ne nuit à personne". Bien entendu, le rallye automobile n'a rien à voir avec le gaspillage !

Puissances automobiles

Selon la rubrique "l'art de vivre automobile" du Figaro Magazine, la puissance des voitures (5 places maximum) Alfa Romeo Competizione 8C, Ferrari Scuderia, Bentley Brooklands, BMW X6, Nissan GTR, Maserati 4.2 est comprise entre 400 et 600 chevaux.

D'après l'hebdo gratuit "A nous Paris", la puissance d'un bus articulé MAN, en cours de mise en service par la RATP (longueur 18m, 44 ou 56 places assises selon les modèles, et de nombreuses places debout) est de 270 chevaux.

Sans commentaires.

Christian Noguier, AUT-Argenteuil

BIEN DIT

● **France Info** (7-07-2008) : "la SNCF réduit les périodes bleues, les usagers voient rouge".

● **INC Hebdo** (30-06-2008) : "les prix du train grimpent, la transparence baisse".

● **Le guide des démarches** (18-09-2008) : "à l'occasion de la journée du transport public, la FNAUT enfonce le clou dans le pneu".

● **Corinne Lepage**, ancienne ministre de l'Environnement : "il est irresponsable de dédommager le transport routier pour compenser la hausse du prix du gazole, ou l'agriculture irriguée pour cause de sécheresse : ces pratiques relèvent d'un clientélisme à la petite semaine et ruinent notre pays surendetté".

● **Joachim Bloomberg**, Réseau Action Climat, à propos du Mondial de l'Automobile : "les constructeurs automobiles font un bruit incroyable sur des prototypes pour se donner une image de marque vertueuse tout en vendant des modèles de plus en plus puissants".



"Osons le rail"

Un collectif de syndicats cheminots et de partis politiques (PC, PS, Verts, NPA) a organisé à Montpellier, le samedi 27 septembre, la manifestation régionale "Osons le rail" pour la défense du service public ferroviaire en Languedoc-Roussillon. Cette manifestation, qui a rassemblé environ 300 personnes, a été suivie d'un appel à une grève des cheminots pour le surlendemain.

Quasi-accident

Le 28-09-08, le Premier ministre, qui rentrait d'Angers à Paris, a échappé de peu à un accident : son avion Falcon 900 allait atterrir à Villacoublay quand un avion de tourisme s'est trouvé sur sa trajectoire. Le pilote a bien réagi mais a distance des deux avions lors du croisement n'a été que de 60 mètres.

Le Premier ministre, soucieux de l'environnement, prendra-t-il le train lors de son prochain déplacement ? Le TGV relie Angers et Paris en 1h30.

Brèves

La pollution fait grossir

Selon Luc Méjean (Ecole Nationale Supérieure d'Agronomie et des Industries Alimentaires de Nancy, avril 2005), l'exposition à une pollution automobile comparable à celle qui est mesurée à 100 m d'une autoroute peut faire grossir un adulte de 2 kg en 15 jours : les cellules graisseuses retiennent les polluants.

Covoiturage

L'hypermarché Leclerc de Landerneau, dont 80% des clients se déplacent seuls en voiture sur des distances pouvant atteindre 40 km, a ouvert un site internet pour favoriser le covoiturage.

Innovation oubliée

"Voici le train de l'an 2000. Mi-train, mi-avion, entre ciel et terre, il glissera à 400 km/h sur une poutre dont il sera isolé par un matelas d'air. Un rail de béton, sur lequel il se tiendra à cheval, assurera une totale sécurité. Ce train à wagon unique contenant 100 à 150 passagers mettra Lyon à une heure de Paris. Les ingénieurs de la SNCF se déclarent très intéressés" (légende d'une photo de la maquette de l'aérotrain Bertin, France Soir du 15-12-1963).

Innovation prometteuse

Castelbuono (10 000 habitants, Sicile) est la première ville italienne à utiliser des ânes pour ramasser les ordures ménagères. Selon le maire, Mario Cicero, "un camion vaut 30 000 euros et coûte 9000 euros par an, il doit être changé tous les cinq ans. Un âne de trois ans coûte entre 800 et 1600 euros, son coût annuel est de 2300 euros et il peut travailler vingt ans". 6 ânesses (plus dociles que des ânes) remplacent 4 camions. Elles transportent 100 kg au plus et peuvent pénétrer facilement dans les ruelles. Elles travaillent 5 heures par jour et sont libres le dimanche. Leurs guides sont d'anciens alcooliques et toxicomanes. Un colloque aura lieu cette année sur le rôle économique, écologique et thérapeutique des ânesses (source : La Croix).

Dettes : un rectificatif

Contrairement à ce qu'affirme l'éditorial de FNAUT Infos n°167, la France n'est pas le pays le plus endetté de l'Union Européenne. Pour pouvoir faire une comparaison valable avec nos voisins, il faut en effet rapporter la dette au produit intérieur brut, comme le fait Eurostat. Le pays le plus endetté est l'Italie (sa dette atteint 107% de son PIB), la France est au 11ème rang sur 27, avec une dette égale à 64% de son PIB.

Jean Gonella, FNAUT PACA

Actions en régions

Ile de France

- L'AUT-Ile de France dénonce la volonté archaïque du Conseil général des Hauts de Seine d'accorder aux travaux routiers (par exemple l'aménagement à 4 voies de la RD7 entre Pont de Sèvres et Paris) la même priorité qu'aux transports collectifs.
- L'AUT critique le projet de "tramway sur pneus" Chatillon-Vélizy-Viroflay : un tracé "biscornu et anguleux" qui dessert mal les grands pôles, un maillage insuffisant, une technique (Translohr) qui interdit les interconnexions et fait peser un risque financier sur le projet.
- Suite à l'ouverture récente de deux nouvelles stations sur la ligne 13 du métro parisien, déjà saturée, l'AUT réclame la généralisation des portes palières sur les quais, dont la présence améliore la régularité et la sécurité.
- L'AUT Plaine Commune est déçue par la rénovation de la gare de Saint Denis : couloirs et escaliers trop étroits, accessibilité insuffisante pour les personnes à mobilité réduite, automates de ventes difficiles à utiliser.

Languedoc-Rousillon

- L'association lozérienne "Non à la deuxième autoroute", qui a obtenu il y a dix ans l'abandon d'un projet de tronçon autoroutier entre l'A75 et le col de Vielbougue, s'oppose toujours à la mise à 2x2 voies de la RN 88, contradictoire avec les orientations du Grenelle de l'environnement malgré la "charte de développement durable" qui l'encadre.

Pays de la Loire

- L'ACIPA critique Patrick Mareschal, président PS du Conseil général de Loire Atlantique, qui avait déclaré : "je ne changerai d'avis sur Notre Dame des Landes que lorsque le prix du pétrole atteindra 100 dollars le baril", et qui n'a pas changé d'avis. L'ACIPA prévoit un fiasco financier : les compagnies à bas coût seront les premières touchées ; Air France se recentre sur les lignes internationales à fort trafic ; le coût de l'aéroport est lourdement sous-estimé.
- La FNAUT Pays de la Loire s'inquiète de la surcharge des trains TER aux heures de pointe sur l'axe Angers-Nantes-Saint Nazaire : la situation devient explosive, selon Jacques Michaux, président de l'association.
- Le collectif transport de Nantes, dont l'ANDE (association nantaise déplacements-environnement) et la FNAUT sont membres, s'inquiète de la saturation du réseau nantais, en particulier de celle du Busway, alors que sa fréquentation augmente de 5% par an. Il déplore l'absence de liaisons entre communes périphériques.

Picardie

- L'ADU, association des usagers de la ligne Paris-Crépy-Laon, déplore des retards et suppressions de trains, des suppressions d'arrêts, des correspondances non assurées, des annonces vocales inaudibles. Observant la saturation des parkings aux abords des gares, elle réclame des dessertes de rabattement par bus sur les gares. Elle a transmis au STIF, à la région Ile de France et à la SNCF une pétition signée par 250 usagers mécontents.
- L'ADU et l'AUTC, association des usagers de la ligne Amiens-Compiègne, protestent contre des fermetures de guichets : les voyageurs souhaitent le maintien d'une présence humaine, refusée par la région et la SNCF. Dans certaines gares, les distributeurs automatiques de billets ne sont utilisables que par les titulaires d'une carte bancaire et, par suite, les usagers les plus modestes, qui n'en disposent pas, n'ont plus accès au train et aux réductions, ce qui incite à la fraude ou à l'usage de la voiture.

Poitou-Charentes

- Constatant que les relations Angoulême-Saintes-Royan et La Rochelle-Rochefort se sont améliorées, la FNAUT Poitou-Charentes déplore le maintien d'horaires inadaptés sur les lignes Poitiers-Limoges et Angoulême-Limoges, la faiblesse persistante des relations directes interrégionales malgré la création récente d'une relation Tours-La Rochelle, alors que le réseau des routes à 2x2 voies se développe, et l'insuffisance des services de cars départementaux hors ramassage scolaire malgré une demande croissante du public.

Provence-Alpes Côte d'azur

- L'association Toulon Var Déplacements déplore l'abandon du tramway classique au profit du "tramway sur pneus" puis du busway (dont la capacité est très inférieure à celle du tramway), elle rappelle au maire Hubert Falco sa déclaration de 2006 : "si nous ne faisons rien, dans dix ans notre agglomération sera entièrement paralysée".

Rhône-Alpes

- L'ADTC-Grenoble s'étonne de l'acharnement des élus PS de Grenoble à vouloir réaliser la rocade autoroutière nord, alors que les élus PS de Strasbourg refusent le grand contournement autoroutier (GCO) et que le ministre Jean-Louis Borloo a éliminé les projets de rocades de Bordeaux et Toulouse à la satisfaction d'Alain Juppé et des élus PS de ces deux agglomérations.

Activités de la FNAUT

- Le 16ème Congrès de la FNAUT s'est déroulé au Mans fin octobre (compte rendu dans notre prochain numéro).
- Anne-Sophie Trcera a participé à une journée de débats sur l'écoute des usagers et la simplification administrative organisée par la Direction Générale de la Modernisation de l'Etat (ministère du Budget et de la Fonction Publique).
- Jean Sivardière est intervenu lors d'un colloque organisé au Sénat par la RATP sur l'innovation dans les transports. Il a rencontré la direction générale de Véolia Transport à propos de la libéralisation du transport ferroviaire et des droits des voyageurs.
- François Jeannin a participé à un colloque sur l'avenir du transport ferroviaire du fret, organisé par le comité d'entreprise SNCF de Bretagne.
- Jean Lenoir a rencontré le député UMP Hervé Mariton qui préparait son rapport sur la tarification de la SNCF ; Sophie Jozan, élue nantaise responsable des transports à l'UMP ; Elisabeth Dupont-Kerlan, responsable des transports à l'Association des Régions de France, au sujet des tarifs SNCF.
- Jeannick Blanc, membre de l'AFVAC, représente la FNAUT au Conseil National de la Sécurité Routière, elle succède à Daniel Leroy, ancien président de l'association Les Droits du Piéton.
- Régis Bergounhou et Jean Sivardière ont participé à une réunion bilan du groupe énergie-climat du Grenelle de l'environnement.
- La FNAUT s'est associée à une action contentieuse d'associations savoyardes (Réagir en Maurienne, Frapna Savoie) contre la déclaration d'utilité publique de la galerie de sécurité du tunnel routier du Fréjus (un projet surdimensionné : 8 m de diamètre, un deuxième tube de circulation en perspective).

La politique commerciale de la SNCF

Divers textes publiés dans FNAUT Infos sur la politique commerciale de la SNCF (tarification, information, exploitation des trains Corail...) ont été rassemblés en un recueil de 40 pages qui peut être commandé au siège de la FNAUT (4 euros port compris, paiement en timbres si possible).

fnaut infos- Bulletin mensuel d'information

Directeur de publication : Jean Sivardière
CPPAP n° 0908 G 88319 - Dépôt légal n° 169

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

Imprévoyance

Dans les grandes villes, les transports collectifs, devenus performants, sont aujourd'hui complètement saturés aux heures de pointe. On songe, bien sûr, à la ligne 13 du métro parisien ou à la ligne A du RER, mais la situation est générale en Ile de France et en province, où bus, tramways, métros et TER sont bondés.

En dix ans, la fréquentation du TER a augmenté de 60%, son taux de croissance actuel est supérieur à 6% par an et dépasse 10% dans plusieurs régions.

A l'évidence, le comportement des automobilistes évolue. Les distances domicile-travail ont augmenté peu à peu sous l'effet de la périurbanisation et de l'éclatement du marché du travail. Parallèlement, l'usage quotidien de la voiture est devenu plus contraignant : fatigue, temps perdu dans les embouteillages, hausse du prix des carburants.

Selon la SNCF, sur 100 nouveaux usagers du TER, 34 ont abandonné leur voiture pour gagner du temps, 31 pour faire des économies, 23 pour diminuer leur stress et 23 pour oublier les difficultés de stationnement.

Malheureusement cette évolution, pourtant prévisible depuis longtemps et qui ne peut que s'accroître, n'a pas été anticipée par les pouvoirs publics, et les usagers des transports vont longtemps faire les frais de cette irresponsabilité.

Dans le même temps, des infrastructures ferroviaires restent inutilisées ou sous-utilisées. D'autres, faute d'entretien ou de plus en plus circulées, se dégradent et le transport collectif, routier ou ferroviaire, est absent de larges zones du territoire, où le recours à la voiture est difficile à éviter.

C'est donc un énorme effort en faveur du transport collectif urbain, périurbain et régional qui est indispensable aujourd'hui : il s'agit à la fois de le fiabiliser et d'en renforcer la capacité là où il est victime de son succès, et de le mettre en place là où il fait défaut et où le "droit au transport", pourtant acté dans la loi d'orientation des transports intérieurs (la LOTI du 30 décembre... 1982) est resté une vue de l'esprit.

Est-ce le moment, pour l'Etat et beaucoup d'élus, de s'accrocher à des projets routiers complètement anachroniques écologiquement et économiquement, mais aussi socialement ?

Jean Sivardière

Le seizième congrès de la FNAUT

Ce 16ème congrès s'est tenu au Mans les 25-26 octobre 2008 et s'est terminé par une intervention de Dominique Bussereau, secrétaire d'Etat aux Transports. A cette occasion, la FNAUT s'est inquiétée de la lenteur des réactions de l'Etat, des collectivités territoriales et de l'Union Européenne face au risque toujours présent d'explosion du prix du pétrole, à l'accélération du réchauffement climatique et à la demande croissante de transports alternatifs à la voiture au sein du public. Les perspectives prometteuses ouvertes par le Grenelle de l'environnement sont encore incertaines malgré des avancées indéniables, et les financements nécessaires mal assurés, qu'il s'agisse des transports urbains ou ferroviaires. Plus la réorientation de la politique des transports sera tardive, plus elle sera difficile, coûteuse et inefficace.



Photo : Fabrice Michel

Avec une parfaite régularité depuis sa création en 1978, la FNAUT organise un congrès tous les deux ans. Son 16ème congrès s'est tenu au Mans les 25-26 octobre 2008. Plus de 100 représentants de ses associations membres y ont participé, venus de toutes les régions françaises. Facilitée par la Ville du Mans et le Conseil général de la Sarthe, l'organisation matérielle du congrès a été prise en charge par l'équipe du siège national de la FNAUT, par Fabrice Michel en particulier, et par les militants de la FNAUT Pays de la Loire et de Sarthe Nature Environnement. Jean Sivardière, président de la fédération, a préparé le programme et animé les débats.

La veille du congrès, les participants ont bénéficié d'une visite instructive du centre de maintenance du tramway du Mans, organisée par le transporteur local, la SETRAM (Le Mans est la plus petite agglomération française à s'être équipée d'un tramway, mis en service fin 2007). Le samedi en fin d'après-midi, ils ont été reçus très cordialement par le maire du Mans, Jean-Claude Boulard, à l'Hôtel de Ville. A l'issue du congrès, une visite or-

ganisée du Vieux Mans, de la cathédrale et de l'enceinte romaine leur a été proposée.

Le congrès de la FNAUT ne remplit pas la même fonction que le congrès d'un parti politique ou d'un syndicat, destiné à définir ou à confirmer une doctrine et à choisir des dirigeants. Les orientations générales de la FNAUT, adoptées lors de sa création en 1978, font toujours l'objet d'un consensus et elles sont régulièrement actualisées par son conseil national. Son congrès est donc surtout une occasion de rencontres avec des élus, des experts et des représentants de l'Etat, et d'échanges entre militants des associations.

Rapport de conjoncture, motion et prix

Les projets de rapport de conjoncture et de motion présentés par le bureau, soumis à l'avance aux associations et enrichis grâce aux contributions des congressistes, ont été adoptés à l'unanimité, ce qui a confirmé une fois de plus la cohésion interne de la FNAUT malgré la diversité des préoccupations de ses associations membres.

Le congrès a par ailleurs attribué ses prix traditionnels, Tickets Verts et Tickets Rouges, dans un souci de pédagogie, en écartant toute polémique politicienne (voir encadré).

Dialogue avec les élus

Le thème du débat proposé aux élus était le suivant : dans un contexte d'urgence pétrolière et climatique, de difficultés financières de l'Etat et des collectivités territoriales renforcées par la crise économique actuelle, et d'explosion de la demande de transports alternatifs à la voiture pour les déplacements de proximité, quelles techniques faut-il privilégier (transport collectif, vélo, voiture propre, ...) ? Comment les financer dans des délais acceptables ? Quelle politique retenir vis-à-vis de l'automobile (travaux routiers, tarification) ?

Trois élus aux responsabilités et aux sensibilités politiques variées ont accepté notre invitation : Jean-François Soulard, élu PC du Mans, vice-président de la communauté urbaine Le Mans Métropole et président de la SETRAM, qui a présenté le tramway du Mans et qui souhaite une extension du versement transport des entreprises à toutes les agglomérations de plus de 10 000 habitants ; Jean-Marie Geveaux, vice-président UMP du conseil général de la Sarthe, chargé des transports, dont le budget augmentera de 17% en 2009 ; François de Rigny, député Vert de Loire-Atlantique, ancien responsable des transports de Nantes et de l'agglomération nantaise, pour qui "ce sont davantage les choix politiques que la technologie qui changeront le cours des choses, et d'abord une réorientation complète des finances publiques vers les transports collectifs".

Des exposés stimulants

Cyria Emelianoff, professeur de géographie et aménagement à l'université du Maine, a présenté un exposé particulièrement remarquable sur le thème de réflexion retenu pour notre congrès : l'étalement urbain (on peut même souvent parler d'éparpillement). La conférencière a montré avec clarté que la densification de l'habitat ne consiste pas à entasser la population dans des tours et des barres, et, preuves à l'appui, que l'on peut envisager une "densité

heureuse", c'est-à-dire une ville "durable", à la fois compacte et conviviale. Elle a souligné la contribution des prêts à taux zéro à la périurbanisation.

Jean-Bernard Lugadet, secrétaire de la FNAUT Pays de la Loire, a décrit les centres d'intérêt et les activités de la fédération régionale. Puis Dominique Romann a présenté les conditions de la réouverture prochaine de la ligne suburbaine Nantes-Châteaubriant.

Plusieurs militants de la FNAUT ont également présenté leurs activités :

- Jean Lenoir a rappelé toutes les actions entreprises auprès de la SNCF et de l'Etat à propos des tarifs ferroviaires, et les premiers résultats obtenus ;

- Marc Debrincat, administrateur de la SNCF, a montré comment, à partir de ses nombreux contacts avec les associations et de ses observations de terrain, il peut attirer l'attention de la SNCF sur les difficultés rencontrées par les voyageurs et relayer nos propositions ;

- Anne-Sophie Trcera a expliqué les nouvelles modalités de saisine des médiateurs de la SNCF et de la RATP à partir de 2009 et leur incidence possible sur le rôle de la FNAUT ;

- Xavier Braud a fait le point sur nos actions contentieuses visant la protection du patrimoine ferroviaire et l'évolution possible de la législation, ainsi que ses initiatives contre la publicité automobile mensongère ;

- Jean-Paul Jacquot, vice-président de la Fédération Européenne des Voyageurs (FEV), a décrit les aspects récents de la politique européenne des transports et les interventions de la FEV auprès de la Commission Européenne.

Ateliers

Quatre ateliers concernant l'organisation interne et les méthodes de travail de la FNAUT et de ses associations ont enfin été proposés aux congressistes. Ils avaient pour objectif de favoriser des échanges d'idées et d'expériences entre militants et de recenser des bonnes pratiques. Ils ont concerné d'une part les fédérations régionales et les réseaux thématiques de la FNAUT, d'autre part les activités des associations locales.

Le congrès s'est terminé par l'allocution de Dominique Bussereau.

La communauté d'agglomération du Grand Dijon - Depuis de nombreuses années, elle mène une politique progressive, cohérente et déterminée de développement des modes alternatifs à la voiture (marche, vélo et bus) et de maîtrise du trafic automobile. Elle vient de décider d'introduire le tramway et de commander du matériel en commun avec l'agglomération de Brest.

La région Midi-Pyrénées - Confrontée à la dégradation rapide de son réseau ferré et à l'insuffisance des interventions de RFF, elle a lancé un grand emprunt régional de 500 millions d'euros pour financer les travaux indispensables et éviter ainsi des suspensions du trafic TER. L'emprunt sera remboursé par la part régionale de la TIPP.

L'entreprise Monoprix - Elle s'est engagée dans une démarche plus écologique d'approvisionnement de ses magasins, qui s'est concrétisée en 2007 par un accord avec fret SNCF. L'objectif est de réduire de 10 000 le nombre annuel de ses camions entrant dans Paris. L'acheminement des marchandises depuis l'entrepôt ferroviaire se fait par des camions peu polluants. Cette démarche est d'autant plus intéressante qu'elle concerne des magasins implantés au cœur de la ville.

Tickets rouges

André Vallini, président PS du Conseil général de l'Isère - Il a relancé le projet de rocade nord de Grenoble (6 km en grande partie en souterrain). La consultation de la population qu'il a organisée en juillet 2007, au moment des premiers départs en vacances, a été une véritable parodie de démocratie participative : les opposants n'ont pas pu s'exprimer, les questions posées étaient orientées, les conclusions d'une étude de l'Agence d'Urbanisme de l'Agglomération Grenobloise démontrant la nocivité du projet (induction de trafic au détriment du tramway et du TER qui perdraient 8000 voyageurs par jour) ont été occultées (voir FNAUT Infos n°158 et 162).

Hubert Falco, maire UMP de Toulon, président de Toulon Provence Méditerranée - Il a renoncé à une ligne de tramway ("le tram, c'est dépassé") décidée en 2000 dans le cadre du PDU qu'il avait alors fait adopter, au profit d'un trolleybus guidé de moindre capacité, puis reporté la construction de la ligne après la réalisation du second tunnel routier qui doit traverser la ville de Toulon en 2012. Enfin il a décidé de ne réaliser d'ici 2015 que la moitié de la ligne prévue. Toulon est la seule grande agglomération française (400 000 habitants) à ne posséder encore ni métro ni tramway.



Photo : Fabrice Michel

La FNAUT s'est efforcée d'évaluer objectivement la politique du gouvernement, sans arrière-pensée partisane ou dogmatisme, au coup par coup.

Des décisions positives

- La loi Bertrand sur le service prévisible en cas de grève dans les services publics de transports, une loi équilibrée entre des exigences contradictoires.

- Le bonus-malus sur l'achat des voitures neuves, un dispositif mal préparé qui va coûter 200 millions d'euros à l'Etat en 2008 mais qui a déjà provoqué des changements de comportement.

- Le refus du gouvernement d'abaisser les taxes sur les carburants routiers malgré les pressions irresponsables et démagogiques de droite et de gauche.

- L'abandon des projets de roclades autoroutières de Bordeaux et Toulouse.

- Une avancée vers un code de la rue.

- L'adoption de la prime transport facilitant les déplacements domicile-travail en transport collectif, en vélo et aussi, ce qui est contestable, en voiture.

Des décisions inopportunes

- Le lancement anachronique de nouvelles autoroutes (A65, A45) et de l'aberrant aéroport nantais de Notre-Dame-des-Landes (avec la complicité des grands élus de gauche).

- Le maintien des projets de roclades autoroutières de Strasbourg et Chambéry ; le lancement de la galerie de sécurité surdimensionnée du tunnel routier du Fréjus, un deuxième tube déguisé.

- Le lancement du canal Seine-Nord, projet de 4,2 milliards qui profitera surtout aux ports belges et néerlandais.

- Le refus d'abaisser de 10 km/h les vitesses limites sur l'ensemble du réseau routier et autoroutier, une mesure qui aurait permis à la fois d'améliorer la sécurité routière, de réduire les nuisances et la consommation de pétrole, et d'encourager l'achat de voitures peu puissantes.

- Le refus de taxer les vols aériens intérieurs en concurrence avec le TGV.

Enfin de nombreux projets peu coûteux de modernisation ou de réouverture de lignes ferroviaires se sont enlisés.

Une précision

L'attribution d'un Ticket Vert (Rouge) à une collectivité ou un élu ne signifie pas approbation (désapprobation) de l'ensemble de sa politique. Ainsi la FNAUT souhaite que la région Midi-Pyrénées exerce une vigilance accrue sur la SNCF pour qu'elle respecte ses engagements en matière d'exécution et de qualité de ses services. Inversement elle reconnaît la grande qualité du réseau d'autocars du département de l'Isère géré par M. Vallini.

La loi Grenelle 1

La loi de programme Grenelle 1 a été examinée seulement par les députés en première lecture. Actuellement soumise au Conseil d'Etat, la loi d'application Grenelle 2 sera discutée seulement au premier semestre 2009. Une évaluation globale du Grenelle est donc prématurée. On note des avancées incontestables mais aussi des reculades regrettables.

Les avancées

- La confirmation du bonus-malus (écopastille) sur l'achat des voitures neuves, mais sans garantie sur son annualisation souhaitable.

- Le projet d'écopastille poids lourds, mais seulement sur certains axes routiers, à compter de 2011 (alors que la taxe à l'essieu sera abaissée dès 2009), sans qu'une affectation vertueuse du produit de la taxe soit garantie et avec une compensation possible pour les transporteurs routiers.

- Une attitude de l'Etat plus favorable au rail que par le passé, même si les crédits prévus pour la régénération du réseau classique restent en-deça des préconisations du rapport Rivier (scénario 3).

- L'objectif de porter la part modale du fret non-routier de 14% à 25% d'ici 2022 avec diverses dispositions financières pour encourager le transfert modal (autoroutes ferroviaires et maritimes, transport combiné, fret ferroviaire à grande vitesse).

- Des dispositions réglementaires intéressantes pour favoriser la densification urbaine (le droit de l'urbanisme prendra en compte le lien entre densité et desserte par transport collectif, l'Etat favorisera la réalisation d'écoquartiers).

Gouvernance

- Les régions, départements et intercommunalités de plus de 50 000 habitants seront incités à établir, avant 2012, des "plans climat-énergie territoriaux".

- Les autorités organisatrices de transports urbains seront renforcées.

- Les promoteurs d'un projet devront apporter la preuve qu'une décision alternative plus favorable à l'environnement est impossible à un coût raisonnable (article 1 de la loi Grenelle 1).

- Le schéma national des nouvelles infrastructures sera réalisé en concertation avec les acteurs du Grenelle.

Les reculades

Parmi elles, c'est la faiblesse des ressources destinées aux transports urbains qui choque le plus.

L'Etat n'accordera aux collectivités locales que 2,5 milliards d'ici 2020, et non 4 comme prévu initialement ; d'après les versions "fuitées" de la loi Grenelle 2, il

aurait écarté l'extension du versement transport des entreprises à tout le territoire pour financer les transports périurbains et régionaux, ainsi que la décentralisation de la gestion du stationnement par les autorités organisatrices de transports urbains (pourtant à l'étude depuis des années et cohérente avec la démarche des plans de déplacements urbains) ; la légalisation du péage urbain, qui se développe rapidement dans les pays voisins, est improbable. Manifestement, l'urgence d'une action massive et rapide en faveur des transports urbains n'a pas été comprise (voir notre éditorial).

Encore des routes ?

Autre sujet d'inquiétude sérieuse, compte tenu des décisions récentes du gouvernement : "l'Etat veillera à ce que l'augmentation des capacités routières soit limitée au traitement des points de congestion, des problèmes de sécurité ou des besoins d'intérêt local". Cette rédaction laisse la porte ouverte à toutes les interprétations puisque, dans le passé, on n'a jamais justifié autrement les travaux routiers les plus aberrants.

Après des années de surinvestissement routier et au moment où le trafic routier commence à diminuer, la loi devait affirmer que la capacité routière de notre pays ne doit plus augmenter.

En conclusion, il serait injuste d'affirmer que le Grenelle de l'environnement "a accouché d'un souriceau", mais force est de constater qu'on est loin d'un "changement drastique de la politique des transports" (Jean-Louis Borloo) ou d'une "révolution écologique profonde et tranquille" (Nathalie Kosciusko-Morizet) : la loi n'est pas à la hauteur des enjeux (voir encadré page 6) car de nombreuses incertitudes pèsent sur la part de la route dans le futur schéma national des infrastructures, le financement des transports urbains et du rail, et la taxe "climat-énergie" dont l'Etat s'est engagé à étudier l'instauration.

Les actes du congrès

Les actes comprennent le rapport de conjoncture et la motion générale, des précisions sur les Tickets Verts et Rouges, les interventions des élus invités, la conférence de Cyria Emelianoff, l'allocation de Dominique Bussereau, la présentation de la FNAUT Pays de la Loire, l'histoire de la FNAUT, les conclusions des ateliers et les divers exposés des militants de la FNAUT.

Le document est disponible au siège de la FNAUT (chèque de 6 euros, port compris, à l'ordre de la FNAUT).

L'intervention de Dominique Bussereau

En accueillant le secrétaire d'Etat aux Transports, Jean Sivardière a rappelé que la FNAUT apprécie d'être aujourd'hui mieux reconnue par l'Etat puisque, par exemple, elle est représentée à nouveau au conseil d'administration de la SNCF, elle a été consultée lors de l'élaboration de la loi Bertrand et elle a pu participer aux travaux du Grenelle de l'environnement. Il a évoqué brièvement les décisions récentes que la FNAUT a approuvées ou désapprouvées, et ses inquiétudes.

Nous résumons ci-dessous la réponse de Dominique Bussereau.

- Les déplacements urbains et interurbains de voyageurs seront rendus moins tributaires de la voiture.

- Le réseau classique bénéficiera de crédits supplémentaires qui atteindront progressivement 400 millions par an en 2012. Le plan de régénération 2006-2012 sera ainsi poursuivi et renforcé. Il ne sert à rien d'investir dans des matériels roulants performants si la qualité du réseau ne s'améliore pas.

- Les tranchements de lignes inutilisées doivent cesser, comme cela a été judicieusement le cas en Allemagne.

- La longueur du réseau TGV sera doublée d'ici 2020, soit 2000 km supplémentaires dont l'accès français au Lyon-Turin qui a été ajouté à la liste des projets, et les antennes Poitiers-Limoges, Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne qui permettront une large desserte du Sud-Ouest à partir du tronçon commun Tours-Bordeaux. Les protocoles de financement de la LGV Le Mans-Rennes et du contournement de Nîmes-Montpellier sont signés ; celui de la LGV Tours-Bordeaux devrait l'être le 14 novembre. L'engagement financier de l'Etat est de 16 milliards.

2500 km supplémentaires de LGV seront déterminés dans le cadre du schéma national des infrastructures. Il s'agit de parvenir à un véritable réseau en développant lignes transversales et interconnexions (en attendant le barreau sud francilien, une première phase de la modernisation de la ligne Massy-Valenton a été débloquée, côté Est).

- Quant à la tarification du train, le yield management est utile car il assure le succès populaire du TGV, mais complexe. La SNCF doit donc améliorer la lisibilité de son dispositif selon les recommandations de la FNAUT ou celles du rapport Mariton.

- La suite qui sera donnée au rapport Haenel n'est pas encore définie.

- Pour le transport régional, il faut éviter de faire circuler des trains TER vides alors qu'on manque de sillons pour le fret. Le car TER doit se développer

en complément du train : en Charente Maritime, on trouve 472 communes et seulement 17 gares.

- Les péages ferroviaires doivent être revus pour optimiser l'utilisation du réseau ferré et tenir compte de la libéralisation. Le contrat de performances Etat-RFF va définir un modèle économique clair et vertueux : RFF doit disposer des moyens d'offrir une infrastructure de qualité aux exploitants, ce qui implique que chacun accepte d'en payer les coûts d'usage ; en particulier il ne doit pas perdre d'argent à chaque circulation d'un train de fret.

- L'article 9 de la loi Grenelle 1 ne doit pas être interprété comme un possible retour massif des travaux routiers.

- Le transport collectif urbain en site propre va devenir un grand chantier : on passera de 329 à 1800 km d'ici 2020. L'engagement financier est de 2,5 milliards. Un appel à projets est imminent, il permettra de sélectionner les opérations soutenues par l'Etat et concernera en particulier le désenclavement des quartiers sensibles. Les travaux seront accélérés en Ile de France : tram-train Clichy-Montfermeil, augmentation de la capacité du RER A...

- La loi Grenelle 2 renforcera les autorités organisatrices de transport urbain en leur confiant la maîtrise de la voirie et du stationnement. Une meilleure articulation entre autorités organisatrices sera recherchée.

- Une "charte des usages de la rue" (code de la rue) sera publiée.

- Le ministre confirme que la prime transport sera généralisée à la province selon le modèle francilien malgré les réticences des députés.

- Les ressources de l'AFITF (Agence de Financement des Infrastructures de Transports de France), actuellement de 2 milliards par an, passeront à 13,8 milliards entre 2009 et 2013 grâce à des subventions budgétaires et au produit de la taxe poids lourds (1 milliard par an) dont la mise en place est plus lente que prévu car il faut que le dispositif technique soit interopérable.

- En période de crise économique, l'écologie est une bonne réponse. L'Etat et les collectivités territoriales renforceront leur action dans le domaine des infrastructures de transport.

En conclusion, le ministre a souligné qu'il était très favorable au développement de la démarche consumériste dans le secteur des transports. Il a remercié la FNAUT pour son engagement dans le Grenelle de l'environnement, affirmé avoir besoin de ses compétences et précisé qu'il attend d'elle qu'elle soit un partenaire exigeant.

Trente ans déjà !

Le congrès a été l'occasion de fêter les 30 ans de la FNAUT. Notre fédération a été créée en 1978 à la suite de quatre "conventions nationales des usagers des transports" dont la première avait été organisée fin 1975 à Grenoble, sur la base d'une doctrine pragmatique et très innovante pour l'époque car elle explicitait déjà les notions d'intermodalité et d'écomobilité.

La FNAUT a démarré dans des conditions matérielles très difficiles mais sa pérennité a été assurée grâce à un travail collégial rigoureux et à la détermination de Maurice-Henri Plantier, son premier président jusqu'en 1992.

Elle s'est peu à peu imposée auprès des décideurs par sa représentativité, sa stricte indépendance vis-à-vis des partis et syndicats, sa compétence basée sur des observations de terrain, la qualité de ses propositions techniques (interconnexion des lignes à grande vitesse, TGV Rhin-Rhône), sa capacité de dialogue avec tous les acteurs du transport, sa pédagogie, son souci constant de l'intérêt collectif, son refus de toute démagogie, et grâce au travail de ses associations locales et régionales. Certes son organisation interne est perfectible, mais ses activités consuméristes et environnementalistes forment un ensemble cohérent.

Une région absente

Jacques Auxiette, président PS de la région Pays de la Loire, était invité à participer au débat avec les élus. Il n'a jamais répondu à nos sollicitations répétées, une attitude surprenante, peu conforme à la démocratie participative à laquelle son parti se réfère volontiers, et mal ressentie par les congressistes.

Pourtant M. Auxiette n'aurait pas eu à rougir sa politique en matière de transport ferroviaire : soutien aux liaisons Corail menacées, réouvertures prévues de lignes ferroviaires, achat massif de matériel TER, tarification favorable aux jeunes et aux touristes, et remarquable site d'information Destineo.

M. Auxiette a-t-il craint les critiques de la FNAUT ? Alors que les régions n'ont pas vocation à financer les routes, il subventionne généreusement les départements de sa région pour développer leurs routes ; comme Philippe de Villiers, président MPF du conseil général de Vendée, il est favorable à l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes ; avec lui, il réclame un nouveau pont routier sur la Loire et, comme lui, soutient le projet A831 d'autoroute Fontenay-Rochefort qui traverserait le marais poitevin, en raison de "l'impérieuse nécessité de désenclaver le sud Vendée", mais bien sûr "avec des mesures compensatoires pour respecter la biodiversité et les paysages".

Hervé Mariton décrit en détail cette technique de commercialisation (YM) utilisée de longue date en transport aérien et introduite en 1993 par la SNCF pour exploiter le TGV-Nord.

Le YM, qui concerne uniquement les trains à réservation obligatoire (TGV, TéoZ, Lunéa, auto/train) est l'outil de la politique de volume de la SNCF, et le pilier de sa rentabilité (yield signifie rendement) et de sa capacité à encaisser les hausses des péages versés à RFF.

Il vise à maximiser la recette et à optimiser le taux de remplissage des trains. Son principe est simple : plus tôt une réservation est effectuée, plus il reste des places libres et moins le tarif est élevé. D'autre part la clientèle est segmentée : un prix adapté est proposé à chaque catégorie de clients, et à chaque catégorie de tarifs correspond un contingent de places dans chaque train.

Selon la SNCF, le YM est efficace. Le taux de remplissage moyen des 450 rames TGV atteint 77% alors qu'en Allemagne, celui des trains ICE est de 40%. Le prix moyen d'un voyage en TGV est de 42 euros ; en absence de YM, il serait de 50 euros, un niveau dissuasif pour de nombreux clients.

Hervé Mariton rappelle que, selon l'avis du Conseil d'Etat du 24 juin 1993, la tarification sans référence à un prix kilométrique constant et sa modulation temporelle en fonction de la fréquentation sont compatibles avec les principes du service public. Le YM a été légalisé par la loi de modernisation de l'économie du 4 août 2008.

Le député note cependant que, le prix pouvant varier à chaque instant en fonction du remplissage du train, "la compréhension par le client est altérée et le champ est ouvert à la manipulation éventuelle des prix au détriment du consommateur". La SNCF doit donc respecter l'obligation d'informer le public fixée par son cahier des charges et imposée par le droit de la consommation (arrêté du 3 novembre 1987).

Lors des majorations tarifaires annuelles et lors de l'introduction d'une nouvelle gamme tarifaire, les tarifs de la SNCF doivent être homologués par la Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM) du Ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire (MEEDDAT). La DGITM dispose de trois semaines pour se prononcer. "Il n'est pas établi que le ministère a le temps et les équipes nécessaires pour se livrer à une étude approfondie de la pertinence et de l'opportunité des tarifs proposés". En clair, la SNCF fait ce qu'elle veut.

La FNAUT, qui dénonce depuis longtemps la complexité et le manque de transparence des tarifs ferroviaires (voir FNAUT Infos n°169), a apprécié la démarche d'Hervé Mariton, député UMP de la Drôme, dont le rapport intitulé "politique tarifaire de la SNCF : le consommateur a le droit de comprendre" a été publié le 15 octobre 2008, et qui affirme : "il y a tellement d'offres que plus personne ne s'y retrouve".

Comme la FNAUT, le député se déclare favorable à une "politique de volume" susceptible de maximiser le trafic ferroviaire, et reconnaît que le "yield management" n'est pas opposé par principe à l'intérêt du consommateur (voir encadré), mais "à la condition expresse que le voyageur puisse comprendre le montant de son achat et choisir au mieux ses horaires de déplacements à l'aide de repères de prix".

Comme la FNAUT, il insiste sur deux points essentiels : d'une part la SNCF ne respecte pas le droit de la consommation en matière d'affichage obligatoire des prix, d'autre part les conditions d'homologation des tarifs de la SNCF par l'Etat sont insatisfaisantes.

Information du voyageur

1 - Le député souhaite que la SNCF publie, pour chaque relation, un prix de référence auquel le client pourrait comparer le prix de son billet. Ce prix pourrait être le prix "médian" moyenné sur l'année antérieure (autant de voyageurs ont payé plus cher que moins cher), plutôt que le prix moyen, indicateur trop synthétique car il intègre les différents types de tarifs et les effectifs de clients qui en ont bénéficié.

Calculé par la SNCF, le prix médian pourrait être contrôlé par une "autorité de régulation ferroviaire indépendante" (la DGCCRF serait sans doute une instance plus adaptée). Son affichage rendrait inutile, selon le député, celui de la distinction entre période normale et période de pointe.

La FNAUT a proposé de son côté la publication des prix "Loisir" maximums et minimums, finalement acceptée par la SNCF. Ces fourchettes de prix, directement vérifiables par le client, constituent des repères plus précis qu'un simple prix médian.

Rappelons que la SNCF a aussi accepté de rétablir l'indication (très appréciée avant sa suppression fin 2006) des périodes normales ou de pointe pour chaque train, afin qu'un client qui prépare son voyage et dont les horaires de déplacement sont flexibles puisse faire librement son choix sans l'intermédiaire d'un vendeur.

La SNCF doit cependant aller plus loin : le barème kilométrique pour les trains non soumis à la réservation obligatoire et le kilométrage des parcours ne sont plus affichés ; il n'y a pas de règle de calcul du prix pour un voyage combinant par exemple TGV (prix de marché) et Corail (prix kilométrique) ; l'information horaire privilégie les trajets les plus longs et les plus chers ; pour les détails, l'information papier renvoie au site internet de la SNCF.

2 - Le député souhaite que le prix des péages versés par la SNCF à RFF pour le trajet effectué soit mentionné sur les billets, comme le sont les taxes aéroportuaires sur les billets d'avion, ce qui permettrait au voyageur de mieux apprécier la rémunération du transporteur et celle de RFF. Pour limiter la fraude, le député propose que le billet de train soit nominatif.

Niveau des tarifs

M. Mariton estime, comme le Conseil d'Etat, que le yield management est compatible avec la notion de service public. Il remarque cependant que les "dégoûdés" sont plus à même que les autres de débusquer sur internet les tarifs les plus avantageux.

Il estime enfin que la nouvelle politique tarifaire de la SNCF (NOTES) n'a pas conduit à une hausse des tarifs. "Favorise-t-elle une catégorie de voyageurs plutôt qu'une autre ? Je n'ai jamais réussi à obtenir de réponse."

Une étude-test menée par la FNAUT sur un échantillon de 15 relations montre que, depuis deux ans, la SNCF a accru de 8% le nombre des TGV circulant en période de pointe, le surcoût pour le voyageur étant en moyenne de 23%. D'autre part une diminution des quotas de places à prix réduits est constatée sur de nombreux TGV.

La FNAUT a donc demandé à Dominique Bussereau, secrétaire d'Etat aux Transports, le 29 septembre dernier, que l'Etat fasse conduire, indépendamment des principes de tarification, un audit pour mesurer précisément les évolutions des prix du train.

D'autre part, s'appuyant sur les principes du service public et sur les orientations du Grenelle de l'environnement, la FNAUT estime :

- que la tarification SNCF doit inciter au report de l'avion et de l'automobile vers le train, plutôt qu'à la surconsommation par "achat d'impulsion" ;

- que la clientèle dont les déplacements personnels présentent un caractère obligé ne doit pas financer les offres promotionnelles pour des déplacements de loisirs.

Le train a de l'avenir

Cette liste schématique des atouts potentiels du rail permet de défendre une politique ferroviaire ambitieuse.

Atouts pour le voyageur

- Sécurité : guidage, signalisation d'espace, automatismes de conduite des trains.
- Vitesse : le train circule entièrement en site propre (au-delà de 160 km/h, on supprime les passages à niveau).
- Ponctualité élevée, malgré les aléas climatiques, dès lors que l'infrastructure a la capacité nécessaire à l'écoulement du trafic et que le matériel roulant est moderne et bien entretenu.
- Desserte directe facile des centres-villes (TGV, tram-train), contrairement à l'avion et à la voiture (voirie saturée).
- Confort : stabilité et roulement sans à-coups (longs rails soudés) ; grand espace disponible pour les voyageurs, les bagages encombrants, les vélos, les toilettes, les services annexes (restauration, espaces de jeux pour les enfants).
- Le temps de déplacement peut être valorisé (travail, repos, restauration). Le train de nuit fait gagner du temps.
- Les possibilités de coordination avec les autres modes de transport (autocar, transport à la demande, taxi, voiture, vélo) sont nombreuses.

Vers la gratuité des transports urbains ?

La gratuité est en vigueur dans une douzaine d'agglomérations ayant entre 10 000 et 75 000 habitants. Depuis la publication de nos réflexions sur ce thème (FNAUT Infos n°151 et 164), elle a été adoptée dans d'autres agglomérations à la suite des promesses faites lors des élections municipales de mars 2008.

- A Castres, 43 000 habitants et 6 lignes de bus fonctionnant de 6h30 à 19h30, la gratuité avait été promise par le candidat UMP élu, les recettes de billetterie ne représentant que 10% des dépenses du réseau.

- Dans l'agglomération d'Aubagne, 93 000 habitants, les recettes de billetterie représentaient 9% du budget des transports se montant à 9 millions d'euros, et 13% des recettes étaient absorbées par les frais de distribution et de contrôle des billets. Le taux du versement transport sera augmenté de 0,6% à 1% quand la population atteindra 100 000 habitants, le versement rapportera alors 5 millions au lieu de 3.

Attentive à ces évolutions, la FNAUT ne peut cependant que confirmer son point de vue : la tarification doit rester modérée mais la gratuité n'est pas conforme à l'intérêt bien compris des usagers.

- La gratuité n'est envisageable que dans des agglomérations de taille moyenne où la

Atouts économiques

- Polyvalence des infrastructures : les trafics de voyageurs (TGV, TER, Corail) et de fret peuvent coexister.
- Capacité : matériel à deux étages, rames couplées. On peut augmenter la longueur des trains de fret.
- Rendement économique croissant : les frais fixes sont élevés (construction et entretien des lignes) mais le coût marginal d'utilisation est faible, la rentabilité croît avec le trafic.
- Modes d'exploitation diversifiées, adaptables au volume du trafic : du TGV au tram-train, du train complet au ramassage par locotracteur.

Atouts environnementaux

- Nuisances réduites : on sait réduire le bruit des trains (voyageurs et fret), la pollution de l'air est négligeable.
- Faible consommation d'énergie : faible frottement roue-rail, bonne pénétration dans l'air, circulation en convoi.
- Indépendance vis-à-vis du pétrole : traction électrique généralisable (la SNCF n'absorbe que 1,5% de la consommation électrique française).
- Faible consommation d'espace : une ligne à grande vitesse = 3 autoroutes, un RER = 5 autoroutes urbaines. La fréquence du TGV peut atteindre 15 trains/heure/sens, celle du RER 30.
- Structuration de l'espace : on peut organiser habitat et activités autour des axes ferroviaires.

fréquentation des bus est faible et le taux de couverture des dépenses par la billetterie faible lui aussi. Elle risque d'ailleurs d'y bloquer le développement du réseau à un niveau bas, comme le craint un élu de Châteauroux cité dans FNAUT Infos n°164. A Sens (taux de couverture 15%), le maire est favorable à la gratuité, mais il n'a pas été suivi : "c'est bien beau de parler de gratuité, mais les bus ne sont même pas accessibles", dit un autre élu.

- Dans les grandes agglomérations où le taux de couverture est de 20% à 25%, la gratuité n'est pas d'actualité alors qu'il faut y investir massivement : à Marseille, le président PS de la communauté urbaine, Eugène Caselli, a gelé les deux extensions prévues du réseau de tramway "en attendant que les finances soient assainies" (il aurait pu aussi geler les projets routiers).

A Bologne (Italie, 400 000 habitants), la gratuité instaurée en 1973, jugée trop coûteuse et ne permettant pas un service performant, a été abandonnée en 1977. De même à Castellon de la Plana (Espagne, 166 000 habitants), la gratuité instaurée en 1990 a disparu en 1996. A Genève, en février 2008, les habitants ont refusé la gratuité (66% de non) par crainte de perdre un financement indispensable au développement du réseau.

Pétrole, climat : paramètres incontournables

Le prix du pétrole, qui avait frôlé les 150 dollars le baril en juillet dernier, est retombé à 60 dollars. Selon Pascal Pogam (Les Echos, 8-10-2008), l'éclaircie risque d'être de courte durée, des pressions à la baisse existent mais les facteurs de hausse restent prédominants.

- Les capacités de production sont proches de la saturation. Les capacités disponibles de l'OPEP (qui assure 40% de l'approvisionnement mondial) sont passées en quelques années de 5% à 3% de la consommation mondiale.

- Le coût marginal d'exploitation des nouveaux gisements de pétrole est de plus en plus élevé (sables bitumineux du Canada), il peut atteindre 75-80 dollars le baril contre 20 il y a 5 ans.

- Des tensions du marché risquent d'apparaître assez vite si l'hiver est rude, en raison de la faiblesse des stocks américains de produits distillés, dont le fioul domestique.

- Les grands groupes pétroliers parviennent de plus en plus difficilement à répondre à la demande : les gisements les plus faciles à exploiter ont déjà été découverts ; les pays producteurs limitent l'accès des compagnies étrangères à leurs ressources.

- Malgré le ralentissement économique, la consommation de pétrole en Chine devrait tripler dans les dix ans.

L'aggravation du réchauffement climatique par les activités humaines est aujourd'hui bien admise.

- Selon l'Institut de recherche sur le climat de Postdam (Allemagne), le niveau des océans pourrait augmenter de près d'un mètre au cours du 21ème siècle et une grande partie du territoire des Pays-Bas, déjà située au-dessous du niveau de la mer, est menacée. Le rythme de fonte de la banquise arctique et des glaciers du monde entier s'accélère. L'augmentation du nombre des particules en suspension dans l'atmosphère contribue à diminuer l'albedo (pouvoir réflecteur) de la Terre et donc à retenir la chaleur du soleil.

- Depuis 2000, les émissions mondiales de gaz à effet de serre ont crû de 3,5% par an, 4 fois plus vite qu'entre 1990 et 2000, selon l'université d'East Anglia et le British Antarctic Survey.

- Selon le CITEPA (Centre Interprofessionnel technique d'étude de la pollution atmosphérique), les émissions de gaz à effet de serre de l'industrie française ont diminué de 19,4% depuis 1990, alors que les émissions du secteur résidentiel ont augmenté de 15,2% et celles du secteur des transports de 21,8%.

Récompenses :

+3 points à Jean-François Tallec, préfet de la Dordogne : contre l'avis de la commission d'enquête publique, il a refusé un projet de circuit automobile au cœur du parc naturel régional du Périgord-Limousin, en raison de son impact prévisible sur l'environnement.

Punition :

-7 points à Valérie Fourneyron, députée-maire PS de Rouen. Manquant de courage, elle ne veut pas rouvrir les couloirs pour bus et vélos supprimés stupidement par la municipalité UMP précédente, ce qui entraîne des retards systématiques des bus. Lors de la journée sans voiture du 20-09-2008, elle a refusé la fermeture annoncée des rues Jeanne d'Arc et de la République "pour ne pas contrarier les Rouennais".



✘ François d'Orcival, journaliste (Figaro Magazine du 6-10-2007) : "derrière la fébrilité du Grenelle de l'environnement contre la voiture se dissimule une vieille idéologie qui ne renonce pas : le collectivisme. L'Etat laisse croire que nous allons nous déplacer en vélo ici, tandis que Chinois et Indiens rouleront chez eux en voiture".

✘ Selon Martine Lehideux, conseillère régionale FN d'Ile de France, la mise en site propre (83 millions d'euros, un coût modeste pour 11,6 km et 17 500 usagers potentiels par jour) d'une ligne de bus Sucy-Pompadour est très onéreuse : 4750 euros par usager, le prix d'une petite voiture. Mais si on offrait une petite voiture à chaque usager, il faudrait élargir les routes. A quel prix ?

Chronique du développement durable

✘ L'Algérie va lancer une deuxième autoroute (1000 km, 8 milliards d'euros) qui doublera l'autoroute du littoral, en construction entre les frontières tunisienne et marocaine.

✘ Les 5 milliards de dollars que l'Italie va verser à la Lybie en réparation de la période de colonisation (1911-1943) vont être utilisés pour construire une autoroute littorale de 2000 km qui la traversera de l'Egypte à la Tunisie.

✘ La construction de 140 000 kilomètres de quasi-autoroutes est programmée en Asie (Le Monde, 22-12-07). 97 aéroports seront construits en Chine d'ici 2020. 13 aéroports chinois, contre 3 aujourd'hui, auront un trafic supérieur à 30 millions de passagers par an.

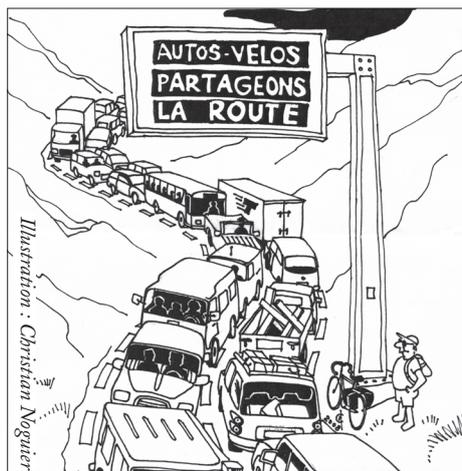
✘ David Cameron, leader du parti conservateur, veut doubler la longueur du réseau autoroutier britannique.

BIEN DIT

● Jean-Louis Borloo, ministre du développement durable, à propos des projets abandonnés de rocadés autoroutières de Bordeaux et Toulouse : "ces projets ne correspondaient plus aux nouveaux enjeux du développement durable, ils privilégiaient la mobilité automobile, malgré un contexte de pétrole cher et non renouvelable, et une utilisation non raisonnée de l'espace, notamment par un étalement urbain préjudiciable à la biodiversité".

MAL DIT

● Christian Blanc, secrétaire d'Etat chargé du Grand Paris (Le Parisien du 26-09-08) : "le projet RATP de rocade parisienne Métrophérique aurait été très bien il y a 15 ans. Mais aujourd'hui il faut faire ce dont on aura besoin dans 15 ans". Selon Pierre Mongin, actuel président de la RATP, Métrophérique supprimerait la circulation de 160 000 voitures dans Paris chaque jour. M. Blanc veut aussi enterrer le projet SNCF de rocade ferroviaire sur la Grande Ceinture : "la priorité est d'achever l'autoroute Francilienne à l'ouest de Paris, on ne pourra pas faire les deux pour des raisons financières".



"Agité du bocal"

Lors de la visite du Chef de l'Etat au Mondial de l'Automobile le 9 octobre, un militant écologiste a crié à deux reprises "climat en danger, Sarkozy complice" avant d'être évacué à l'extérieur. Nicolas Sarkozy lui a répondu en le traitant d'"agité du bocal" : "l'écologie c'est sérieux", a-t-il ajouté avant d'annoncer une aide de 400 millions d'euros à l'industrie automobile.

Rectificatif

Contrairement à ce qui a été indiqué par erreur dans FNAUT Infos n°168, la FNAUT a bien été invitée par RFF à l'inauguration de la ligne Motteville-Montérolier-Buchy (elle était représentée par Alain Vignale, président de la FNAUT Haute Normandie). RFF a reconnu l'action de la FNAUT en faveur de la réactivation de la ligne.

Brèves

Langage moderne

Ne parlez plus de la consommation d'énergie en ville, c'est trop banal, mais du bilan carbone dans l'écosystème urbain. Ne réclamez plus, préconisez, par exemple une attitude proactive de développement des aménités de la ville.

Contradictions

- Deux titres juxtaposés à la une du Figaro Economie du 13 mai 2008 :
 - "la disparition prochaine du pétrole provoque un big-bang énergétique" ;
 - "Renault-Nissan lance une voiture à 2 500 dollars en Inde" (c'est formidable).
- Deux titres juxtaposés à la une d'Aujourd'hui en France du 10 mai :
 - "le prix du pétrole se dirige vers un record historique" ;
 - "les cyclistes envahissent les centres-villes et augmentent les problèmes d'insécurité" (c'est dramatique).

Signal fort

Jean-Marc Ayrault, président du groupe des députés PS, a justifié le vote unanime de son groupe en faveur de la loi Grenelle 1 : "il faut donner un signal fort de notre volonté de nous mobiliser pour le plan climat européen".

M. Ayrault, maire de Nantes, est aussi le promoteur acharné de l'aéroport de Notre-Dames-Landes : un signal fort d'irresponsabilité climatique et économique.

Horaires SNCF

"Les nouveaux horaires SNCF se présentent sous le signe de l'économie. Il ne faut pas se dissimuler que l'on a atteint maintenant le palier en dessous duquel on ne peut plus descendre sans diminuer les possibilités commerciales du rail et altérer le rôle fondamental qu'il joue dans l'économie nationale. En particulier il ne faut pas sous-estimer les moyennes commerciales qu'offre maintenant la voiture automobile courante à 5 ou 7 places. Il est donc absolument nécessaire d'envisager dans le plus bref délai le relèvement des vitesses de nos grandes relations, surtout pour les distances comprises entre 100 et 300 km."

Daniel Caire, revue Transports, mars...1939

Le saviez-vous ?

- Le transport aérien représente 2,6% du produit intérieur brut (PIB) de l'Union Européenne et 3,1 millions d'emplois, les transports de surface 11% du PIB et 16 millions d'emplois.
- Si la population mondiale a quadruplé depuis 1900, les échanges de marchandises ont été multipliés par 1000.
- Le TGV Méditerranée remplace 450 mouvements aériens par semaine.
- Un dirigeable émet dix fois moins de CO2 qu'un avion et fait moins de bruit.

Actions en régions

Alsace

- L'association pour la promotion du train Colmar-Metzeral appuie le projet de réouverture de la ligne Colmar-Vogelsheim débouchant sur Fribourg (une étude de faisabilité a été confiée à Systra par la région). Elle demande, dans un premier temps, le renforcement de la desserte routière Colmar-Brisach en correspondance avec les TER Colmar-Metzeral.
- La FNAUT Alsace apprécie la ponctualité du TGV Est mais estime que les tarifs sont opaques et trop élevés.

Aquitaine

- L'Association des Usagers des Transports en Région Aquitaine (AUTRA) vient de lancer deux forums sur internet pour recueillir les doléances et suggestions des usagers des transports bordelais et du TER :

www.temointransportcub.fr

www.temoinaquitaine.fr

Les témoignages reçus concernent en particulier le sous-dimensionnement des rames et les fréquences insuffisantes du tramway de Bordeaux, le manque d'information sur le temps d'attente des bus ou encore les nouveaux horaires du TER cadencé Arcachon-Bordeaux.

- Le CRELOC se demande, alors qu'il est si difficile de trouver 300 millions d'euros pour rouvrir la ligne Pau-Canfranc, où les promoteurs de la Traversée Centrale des Pyrénées (un tunnel de 50 km sous le cirque de Gavarnie) trouveront les milliards nécessaires à cet investissement pharaonique. Le CRELOC rappelle sa proposition : un tunnel de moyenne altitude partant de Bedous, plus court donc moins coûteux, la ligne de faite étant conservée comme 2ème voie en cas de phasage des travaux. Ce choix valoriserait les travaux réalisés entre Pau et Bedous d'une part, Saragosse et Jaca d'autre part.

Basse Normandie

- L'ADPCR, qui réclame une desserte ferroviaire du Mont Saint Michel par un tram-train Granville-Saint Malo, cite en exemple la desserte des 69 km de la côte flamande, entre les frontières française et néerlandaise : 12 millions de voyageurs par an, dont 3 millions de touristes.

La FNAUT a le regret d'annoncer le décès, fin octobre, de Paul Scherrer. Il avait créé en 1964, et présidé de nombreuses années, l'association Lyon-Métro qui a travaillé avec succès à la mise en place du métro et au développement des transports publics lyonnais. Il avait participé à la création de la FNAUT en 1978 et avait longtemps été membre de son conseil national.

L'ADPCR demande une meilleure information des usagers du train sur les transports départementaux et urbains, et une information sur l'intérêt touristique de la ligne Caen-Rennes.

Une nouvelle carte de réduction 50% a été accordée aux jeunes, suite à sa demande, sur le réseau de Basse Normandie et pour les trajets vers la Haute Normandie, Le Mans et Dol-Rennes, afin de corriger les effets de la politique tarifaire de la SNCF. L'ADPCR demande qu'elle concerne aussi les trajets vers la région Pays de la Loire par Rennes, et les trajets vers les autres gares bretonnes : "il faut abattre ce mur de Berlin tarifaire entre les régions".

Champagne-Ardenne

- Les associations de la FNAUT réclament un arrêt du TGV Paris-Luxembourg à Reims et un accès à la branche allemande du TGV Est vers Sarrebruck et Francfort (le retour est déjà possible le soir !). Aucun TGV ne dessert directement Nancy et Metz (seule la gare lorraine de Louvigny est desservie), il faut utiliser un TER aux multiples arrêts.

● L'APUTCRE proteste contre la suppression par la SNCF du train de nuit Reims-Nice. Les voyageurs doivent dorénavant accepter soit des ruptures de charge dissuasives, soit des voyages de jour d'au moins 8 heures. Reims étant à 30 mn de Roissy par TGV, une partie des voyageurs se tournera vers l'avion.

Franche Comté

- L'association des usagers des transports de l'aire urbaine nord Franche Comté et la FNAUT Franche Comté demandent la création, dès la mise en service du TGV Rhin-Rhône en 2011, d'une desserte ferroviaire entre la gare TGV Belfort-Montbéliard, implantée à Méroux, et les gares classiques de Belfort et de Montbéliard, et donc la réouverture de la ligne Belfort-Delle-Delémont-Bienne. Elles demandent également l'électrification de la ligne Epinal-Belfort. Elles ont organisé une manifestation sur le site de Méroux avec l'association suisse Transport et Environnement pour dénoncer l'aménagement de la gare au rabais prévu par RFF.

Ile de France

- Le Mouvement d'Opposition à la Rocade Est du Val-de-Marne (MOREV) a obtenu l'abandon du projet qu'il combattait depuis 20 ans : c'est aujourd'hui un boulevard urbain avec un transport collectif en site propre qui est à l'étude à la Direction départementale de l'Équipement.
- L'AUT Ile de France a demandé au Syndicat des Transports d'Ile de France

de moins réduire l'offre pendant la période d'été pour tenir compte de l'évolution des habitudes des franciliens, qui fractionnent de plus en plus leurs congés au cours de l'année.

- L'AUT Ile de France demande une intégration tarifaire complète entre les réseaux métro et bus, un même ticket devant permettre une correspondance métro-bus ou train de banlieue-bus. Elle demande aussi une baisse du prix des billets RER et Transilien à l'unité, qui est dissuasif : un aller-retour Paris-Montreuil coûtait 17 euros avant même la récente hausse.

● Auditionnée par le Conseil régional dans le cadre des réflexions sur le "Grand Paris", l'AUT Ile de France a souligné les effets néfastes de "l'effet frontière" entre Paris et sa banlieue : pénurie de relations banlieue-banlieue, trop grand pouvoir de blocage des potentats locaux, mise en application difficile du PDU, politiques désordonnées d'urbanisme.

- Le Comité des usagers du RER B a protesté contre les grèves de certains conducteurs RATP refusant la suppression de la relève systématique des conducteurs à Gare du Nord, pourtant demandée par le STIF car cet anachronisme était générateur de retards importants : l'interruption de l'interconnexion SNCF-RATP à Gare du Nord a pénalisé 850 000 usagers.

Rhône-Alpes

- L'association Lyon-Métro Transports Publics (LMPTP) est hostile à l'implantation du Grand Stade de l'Olympique Lyonnais à Décines : le dossier relatif à l'accessibilité par transport collectif est "scandaleusement indigent". Des investissements de 150 à 200 millions d'euros (et non 35 comme l'affirme le dossier de l'enquête publique) seraient nécessaires. Quant aux aménagements routiers prévus, ils sont en contradiction totale avec le Grenelle de l'environnement et devront être pris en charge par la collectivité. Le commissaire enquêteur a repris intégralement cette position.

LMTP a organisé une conférence présentée par Geneviève Laferrère sur le thème "le vélo, un bon relais de la marche et du transport public".

fnaut infos- Bulletin mensuel d'information

Directeur de publication : Jean Sivardière
CPPAP n° 0908 G 88319 - Dépôt légal n° 170
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