

Une occasion ratée

"Il faut agir maintenant, sans perdre de temps" contre la dépendance pétrolière et la dérive climatique, selon le gouvernement. Mais, comme le dit Greenpeace, "maintenant, c'est quand ?"

Le plan de relance annoncé par le Chef de l'Etat le 4-12-2008 veut "accélérer la modernisation durable". L'intention est louable, mais une augmentation des dépenses publiques financée par de l'endettement n'a de sens que si ces dépenses sont durablement créatrices d'emplois et génératrices d'économies d'énergie.

En 2007, le Chef de l'Etat avait promis qu'en matière d'infrastructures, le rattrapage concernerait en priorité les modes écologiques. Mais, hors TGV, l'accélération annoncée des investissements vertueux est encore floue. Or il y a urgence : les transports urbains sont sous-développés, et le réseau ferré classique est en mauvais état ou saturé, ce qui pénalise le TER et le fret.

A l'inverse, le réseau routier français est surdimensionné, les Français roulent 1 000 km de moins par an qu'en 1996, le secteur automobile est hypertrophié et sans perspective de croissance. On sait par ailleurs que chaque euro investi dans le transport collectif crée deux fois plus d'emplois (BTP, exploitation) que s'il est investi dans le secteur routier.

Or, gelés depuis le Grenelle de l'environnement, trois projets autoroutiers (A63 Bordeaux-Espagne, A150 Rouen-Le Havre, contournement ouest de Strasbourg) sont débloqués, et la dépense sur les routes nationales sera portée de 800 millions à un milliard en 2009. "Des décisions de bon sens" selon le patron d'un grand groupe du BTP, mais en réalité totalement contradictoires avec l'objectif de réduction des émissions de CO2.

La prime à la casse, contestée sans succès par Bercy pour son coût (220 millions à l'Etat en 2009), aura des effets pervers inévitables (la "balladurette" et la "juppette" avaient provoqué un contrecoup brutal sur les constructeurs lors de leur suppression). Le Conseil National des Professions de l'Automobile réclame déjà sa pérennisation.

L'aide apportée à l'industrie automobile aurait dû être limitée aux 400 millions déjà promis pour stimuler son effort de recherche, et être conditionnée à la réduction des émissions de CO2 demandée par l'Union Européenne.

Jean Sivardière

La décentralisation inachevée : un handicap pour les transports

Trop d'institutions interviennent dans l'organisation des transports : communes, agglomérations, départements, régions, syndicats mixtes, Etat. Une nouvelle répartition des compétences entre collectivités s'impose aujourd'hui : il s'agit à la fois d'éviter des conflits inutiles, des incohérences, des doublons, des carences dans l'intermodalité, des gaspillages d'argent public, ... et de renforcer la lisibilité et le caractère démocratique des mécanismes de décision. Dans cette optique, la FNAUT réaffirme qu'il est nécessaire de privilégier les rôles des intercommunalités et des régions. Les adaptations proposées peuvent être mises en œuvre sans exiger une réforme plus globale de nos institutions.



Photo : Marc Debrincat

La décentralisation toujours inachevée a engendré un paysage institutionnel d'une rare complexité : à la triade commune-département-Etat née de la Révolution, s'est superposée la triade intercommunalité-région-Europe inspirée par l'aménagement du territoire.

- Quatre niveaux de décision coexistent entre le citoyen et l'Etat : la commune, l'intercommunalité, le département et la région (voir encadré page 2).

- Le découpage du territoire français est souvent considéré comme trop fin : la France compte autant de communes que le reste de l'Europe des 15.

- Chaque collectivité dispose d'une compétence générale sur son territoire, elle peut intervenir dans tous les domaines de l'action publique, d'où la multiplication des financements croisés.

- Enfin les différentes collectivités ne sont pas hiérarchisées : aucune d'elle n'exerce de tutelle sur une autre.

"Mille-feuille politico-administratif indigeste" (Xavier Bertrand, ministre du Travail), "lasagne territoriale" (Maurice

Leroy, président du conseil général du Loir et Cher), cet empilement confus doit être repensé car il présente de nombreux effets pervers : conflits entre collectivités, pertes de temps considérables, inefficacité et manque de transparence des décisions, incohérences, doublons, gaspillages d'argent public, illisibilité du dispositif décisionnel par le simple citoyen.

Une exception française

Les communes y étant très nombreuses, le niveau intercommunal n'existe qu'en France. Selon Romain Pasquier, du Centre de Recherches sur l'action politique en Europe : "la République est devenue une mosaïque d'espaces intermédiaires sans gouvernance, le principe de non-hiérarchie entre collectivités est une exception française. Toutes les grandes démocraties européennes ont privilégié le niveau régional".

Et Jean-Pierre Balligand, député PS de l'Aisne, ajoute : "il n'y a pas un seul pays où toutes les collectivités peuvent mener des actions dans tous les domaines".

■ ■ ■ Décentralisation inachevée

Un comité présidé par Edouard Balladur a été chargé par le Chef de l'Etat d'étudier une réforme des collectivités locales : cette initiative ne peut laisser la FNAUT indifférente, tant la politique des transports est directement influencée par le dispositif institutionnel.

Les évolutions possibles

Tous les politiques sont d'accord pour dénoncer la superposition actuelle de niveaux de décision autonomes mais interdépendants. Cependant les solutions proposées divergent, l'opposition entre régionalistes et départementalistes est évidente. On peut distinguer schématiquement deux approches : l'une vise à supprimer des collectivités ; l'autre, plus prudente, consiste à clarifier les responsabilités des collectivités existantes et à les redistribuer entre elles.

1. La réduction du nombre des collectivités de même niveau. La fondation Concorde, proche de l'UMP, propose de relancer les fusions de communes en milieu rural pour ramener le nombre des communes à 12 000. Des regroupements de régions ou départements sont aussi envisagés, en particulier celui des Haute et Basse Normandies, ou de la Savoie et de la Haute Savoie.

2. La suppression d'un niveau de collectivités, en pratique celle des départements, pris en étau entre agglomérations et régions. La commission Attali a proposé de faire disparaître les départements par "assèchement", en transférant progressivement leurs compétences aux régions et aux intercommunalités.

Cette idée s'est heurtée à l'hostilité des présidents de conseils généraux (dont 21 députés et 33 sénateurs ...) et de tous les départementalistes de droite et de gauche, elle a été immédiatement enterrée par le Chef de l'Etat.

3. L'intégration des départements dans la région, dont ils pourraient devenir des circonscriptions administratives, et des communes dans les intercommunalités, dont elles pourraient de même devenir des arrondissements, en introduisant une hiérarchie entre collectivités, c'est-à-dire en faisant des régions et agglomérations des "chefs de file". Cette solution est défendue par Xavier Bertrand, par Jean-François Copé, président du groupe des députés UMP, qui plaide lui aussi pour un big-bang institutionnel, et par Maurice Leroy selon lequel "toutes les compétences départementales peuvent être pilotées depuis la région". Elle est au contraire combattue par Jean-Pierre Balligand, député PS de l'Aisne : "la fusion

région-départements est dangereuse car les deux collectivités n'ont pas du tout la même fonction".

4. La spécialisation des collectivités. Hostile aux perspectives précédentes, le sénateur UMP Alain Lambert préconise la disparition de la "clause de compétence générale" des collectivités : leurs compétences deviendraient exclusives (ce qui limiterait les financements croisés). On éviterait ainsi que les services des communes doublonnent avec ceux des intercommunalités ou ceux des départements avec ceux des régions (le sénateur propose aussi l'élection directe des représentants intercommunaux).

Cette piste est aussi celle d'Edouard Balladur : "nos institutions locales sont trop lourdes, trop compliquées, trop superposées et source d'inefficacité ; il ne faut pas supprimer les départements, mais coordonner leur action avec celle des régions de façon harmonieuse".

5. La commission des Lois de l'Assemblée Nationale, dans un rapport original et pragmatique publié en octobre 2008, avance de nombreuses idées (spécialisation des collectivités, réduction du nombre des collectivités de même niveau, élargissement de la région ou fusion avec ses départements, rattachement de toutes les communes à une intercommunalité à fiscalité propre, suppression des pays) et propose du sur-mesure, c'est-à-dire une adaptation des réformes aux territoires concernés :

- fusion de la "petite" région Alsace et de ses deux départements ;
- fusion du département et de son intercommunalité dominante (la COURLY ou Grand Lyon et le Rhône) en une "métropole", intégration des autres communes aux départements voisins (dans les zones urbaines, départements et agglomérations font double emploi) ;
- transformation possible d'une intercommunalité et de ses communes membres en une collectivité unique dont les responsables seraient élus au suffrage universel.

Cette approche pragmatique est celle de Pierre Méhaignerie, député UMP d'Ille-et-Vilaine : "il faut réorganiser le territoire au cas par cas, les départements urbains n'ont pas la même utilité que les départements ruraux" ; de Jean-Luc Warsmann, député UMP des Ardennes : "il ne faut pas supprimer le département mais des départements" ; ou encore de Bruno Rémond, professeur à Sciences Po : "l'idéal serait une géographie institutionnelle qui tienne compte des territoires. Le département n'est pas nécessaire en Alsace ou à Lyon, mais il est indispensable dans la Creuse".

Communes, EPCI, départements, régions

Les communes sont nées au début du Moyen-Age sous des formes très diverses selon leurs chartes constitutives. La Révolution a uniformisé le régime communal : la commune est devenue alors la circonscription administrative de base. Elle est encore régie pour l'essentiel par la loi du 5 avril 1884 qui s'applique à toutes les communes, urbaines ou rurales, quel que soit leur nombre d'habitants (à l'exception de Paris, Lyon et Marseille). Le maire dispose de pouvoirs très importants.

Il existe 36 600 communes en France métropolitaine (13 000 seulement en Allemagne), 32 000 ont moins de 2 000 habitants et regroupent 25% de la population, 10 000 en ont moins de 200.

Le découpage de la France en départements (83 à l'époque, 96 aujourd'hui hors outremer) a été introduit par un décret-loi du 22 décembre 1789 pour effacer les provinces de l'Ancien Régime. Le chef-lieu était généralement accessible en moins d'une journée de cheval depuis n'importe quelle localité du territoire départemental. Chaque département est divisé en plusieurs arrondissements (découpage administratif), chaque arrondissement en plusieurs cantons (circonscription électorale).

Les régions ont été créées en 1975 dans la perspective d'une déconcentration de l'Etat. Ce sont les lois Defferre de décentralisation (1982-1983) qui en ont fait des collectivités territoriales à part entière (et qui ont fortement allégé la tutelle exercée par l'Etat sur les collectivités). Il existe 22 régions en France métropolitaine, elles comprennent chacune entre 2 et 8 départements.

Les intercommunalités se sont développées initialement sous forme de syndicats de communes sans fiscalité propre pour gérer des problèmes spécifiques (adduction d'eau). La loi Chevènement (1999) a renforcé leur rôle. Trois types d'établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) ont été retenus, par ordre croissant d'intégration : communauté de communes (il en existe 2400, surtout dans les zones rurales, 26 millions d'habitants), communautés d'agglomération (171, autour des villes moyennes, 22 millions d'habitants), communautés urbaines (14, autour des plus grandes villes, 6 millions d'habitants). Elles sont dotées d'une fiscalité propre. 90% des communes sont aujourd'hui regroupées dans une intercommunalité. Paris n'appartient à aucune intercommunalité.

Les pays, créés par la loi Voynet de 1999, ne sont que des "territoires de projets". Il en existe actuellement 334.

La FNAUT dénonce depuis longtemps la complexité et l'opacité de la gestion des déplacements (FNAUT Infos n°75, 106, 108, 110, 115, 145). Un nombre excessif de décideurs, des compétences imbriquées et réparties de manière illogique, un découpage institutionnel sans pertinence géographique freinent le développement des transports collectifs et de l'intermodalité.

Un besoin de coordination entre autorités organisatrices se fait sentir dans les zones rurales, dans les zones urbaines et dans les zones frontalières.

Les dessertes de l'aire urbaine d'Avignon comme celles de la baie du Mont Saint Michel sont gérées par deux régions et deux départements. La création d'une communauté urbaine à cheval sur le Gard et l'Hérault, englobant Sète, Montpellier, Nîmes et Alès, est proposée par Georges Frêche, président de la région Languedoc-Roussillon. Une structure métropolitaine est envisagée sur l'aire Genève-Annemasse (750 000 habitants) car 500 000 voitures franchissent chaque jour la frontière.

Conflits et blocages alimentés par les rivalités politiciennes sont fréquents : entre communes et régions (l'Île de France et Antony à propos de la modernisation de la ligne Massy-Valenton), entre départements (la Meurthe-et-Moselle et la Moselle à propos des gares TGV de Louvigny et Vandières).

Plusieurs lois récentes ont cherché sans succès à corriger la situation.

- La loi SRU du 13 décembre 2000, qui a transféré aux régions la gestion des trains TER, a offert aux autorités organisatrices de transports souhaitant coopérer plus efficacement la possibilité de se regrouper au sein d'un syndicat mixte de transport et de lever le versement transport des entreprises sur son territoire, au taux maximum de 0,5%. Mais ces syndicats sont de véritables usines à gaz, il n'en existe d'ailleurs que peu d'exemples.

- Les lois Raffarin de 2003-2004, dites de deuxième décentralisation, visaient à renforcer les intercommunalités et les régions. Mais elles ont plutôt aggravé la situation en renforçant les communes et les départements (FNAUT Infos n°115).

La FNAUT n'a évidemment pas la compétence nécessaire pour préconiser "la suppression des départements". Ses propositions (page 4, voir aussi page 10 pour l'Île de France) s'inscrivent donc dans le cadre institutionnel actuel corrigé par une spécialisation des collectivités, la politique économique, l'aménagement du territoire et l'organisation des déplacements étant confiés aux régions et aux intercommunalités.

Train et autocar

Saint-Amour et Cousance (Jura) disposent encore d'une gare avec une salle d'attente, un garage à vélos, des trains qui s'y arrêtent et, du moins à Saint Amour, de personnel SNCF. Près de 80 jeunes de ces deux localités sont scolarisés dans les lycées de Lons-le-Saunier.

Le Conseil général du Jura (de droite) accorde la gratuité du transport par car (5 cars sont mobilisés chaque jour sur l'itinéraire concerné). De son côté, le Conseil régional (de gauche) accorde la gratuité du transport par TER mais, sensible aux intérêts des transporteurs routiers, il exige que les parents choisissent une fois pour toutes : soit le car, soit le train. Or, le mercredi après-midi, aucun train n'est disponible pour le retour des lycéens, qui doivent alors payer le car au prix fort. Par suite, 90% des parents choisissent le car.

La plupart des lycéens perdent donc une heure par jour, et la dépense publique est maximale, puisque circulent, aux mêmes heures et sur le même trajet, des trains flambant neufs mais presque vides et des autocars bondés de lycéens. Depuis des années, les parents d'élèves réclament une solution rationnelle (et non la suppression des cars au bénéfice du train) : le libre choix entre train et car, et une complémentarité entre train et car, ce dernier étant le mieux adapté dans les zones rurales.

Philippe Beauve-Recordon, 39 Saint Amour

Des cars Dinan-Rennes (billet à 3 euros) et Dinan-Saint Brieu (billet à 2 euros) ont été mis en place respectivement par le conseil général d'Ille et Vilaine et par le conseil général des Côtes d'Armor. Ils circulent à la même heure et sur le même trajet que les trains TER (billet à 12,70 et 9,70 euros respectivement), qui sont évidemment vides du fait de cette concurrence sauvage : une aberration coûteuse pour le contribuable, qui existe depuis 4 ans et illustre bien le caractère inachevé de la décentralisation.

Théo Marteil, prés. de l'association de promotion de l'axe ferroviaire Bretagne-Nord

Intermodalité

La gare d'Épinal reçoit aujourd'hui le TGV ; la gare routière toute proche est réservée à la société Veolia qui exploite les cars départementaux ; les bus urbains ont un arrêt en face de la gare. Cependant les cars TER, qui ont remplacé les trains de la ligne Belfort-Épinal pendant les travaux de régénération de la ligne, ont dû attendre les voyageurs à 100 m de la gare : la société Marcot, qui les exploitait, n'était pas autorisée à utiliser l'arrêt des bus urbains, et c'est Veolia qui le lui a fait savoir.

François Grosjean, 10 Buchères

Transports urbains et suburbains

Il est indispensable de créer un syndicat unique, couvrant Lyon et les secteurs de l'Ain, l'Isère et la Loire qui font partie de son aire urbaine. Avoir par exemple, sur la même ligne de l'Est de Lyon, deux gestionnaires différents mène à des conflits et des dépenses supplémentaires, et ceci bien que le Conseil Général, responsable du tramway Leslys, soit membre du Sytral, responsable du tramway T3.

De même, il est illogique que le Grand Lyon lance un plan REAL (Réseau Express de l'Agglomération Lyonnaise) essentiellement basé sur le réseau ferré RFF, alors que c'est le Conseil Régional qui gère les TER, et que le Conseil Général étudie une desserte routière de Craponne et Vaugneray.

Par ailleurs, une tarification multimodale dépend de plusieurs décideurs qui ont du mal à s'entendre sur le partage des coûts, ce qui retarde sa mise en application.

Enfin, des développements doivent être prévus conjointement, comme ceux des lignes métro D et Cristalis C3 en fonction des dates de mises en service des lignes de l'ouest lyonnais.

Bernard Thierry, président de DARLY

Le territoire de Métropole Savoie comprend les agglomérations de Chambéry et Aix les Bains, la Chautagne et la Combe de Savoie. C'est à cette échelle que doivent être traitées toutes les questions de mobilité et que doit être créée une communauté de transport comme il en existe depuis 30 ans en Allemagne et en Suisse afin de coordonner itinéraires, horaires, tarifs et information. Mais aujourd'hui, les responsabilités sont réparties entre la région, le conseil général de Savoie et les communautés d'agglomération de Chambéry et Aix.

Alain Caraco, ADTC-Savoie

A la suite de querelles politiciennes, la commune de Palavas-les-Flots ne fait plus partie de l'agglomération de Montpellier. Elle n'est donc plus desservie par les Transports de l'Agglomération de Montpellier : les cars de la ligne 28, bondés l'été et mal climatisés, s'arrêtent dorénavant à 800 m de la plage des Roquilles. Les baigneurs doivent continuer à pied, sous la canicule, le long d'une route à forte circulation, et traverser un giratoire dangereux. Une heure de trajet pour 15 km, et quelques risques : deux adolescents ont déjà été percutés par une voiture.

d'après Midi Libre, juillet 2008

Les propositions de la FNAUT : Intercommunalités urbaines et transports

Il faut donner aux Autorités Organisatrices de Transports Urbains (AOTU) la possibilité d'agir sur tous les paramètres qui conditionnent la mobilité urbaine et de mettre ainsi en œuvre des PDU plus efficaces.

Mobilité durable

La première chose à faire, comme cela est envisagé dans le projet de loi Grenelle 2, est de renforcer les AOTU existantes en élargissant leurs compétences à tous les modes de transport, y compris le tram-train sur des voies inutilisées, pour en faire, selon la formule du GART, des Autorités Organisatrices de la Mobilité Durable.

Ces AOMD seraient chargées non seulement des transports collectifs, mais aussi du vélo, du covoiturage, de l'auto-partage, du stationnement sur voirie et hors voirie, de la gestion de la voirie principale (bandes réservées aux bus, priorités de circulation aux feux), des arrêts de bus et des abris voyageurs, de la distribution des marchandises, de la mise en œuvre des plans de déplacements d'entreprises, voire de la mise en place du péage urbain.

Cette évolution implique un double transfert de compétences :

- de l'Etat à l'agglomération (décentralisation de la gestion du stationnement, dépenalisation des amendes) ;
- des communes et départements à l'agglomération, à commencer par le pouvoir de police du maire sur la voirie communale principale.

BIEN DIT

● Sébastien Rabuel, chargé de projets transports publics au CERTU : "Pour l'urbain, le saupoudrage des compétences freine la mise en œuvre de politiques cohérentes. D'où la proposition du GART de créer des AOMD. Pour le périurbain, d'un côté les régions développent le TER, de l'autre les départements cherchent à s'affirmer près des grandes agglomérations. Dans les zones moins denses, on ne sait plus trop s'il faut continuer à tirer des lignes de cars et on a du mal à les articuler avec l'urbain. L'état des finances publiques doit inciter à une vision plus globale."

● Bernard Rivalta, président PS du SYTRAL (syndicat des transports du Grand Lyon) : "la communauté urbaine de Lyon a été créée autoritairement par l'Etat il y a 40 ans. Depuis lors, le territoire de l'agglomération a fortement évolué. L'Etat pourrait imposer de nouveaux regroupements, une telle intervention permettrait d'agir plus vite et éviterait bien des discussions stériles".

Il suffit en effet de la mauvaise volonté d'un maire ou d'un président de conseil général pour qu'un projet d'intérêt général comme la construction d'un tramway ou même la réservation d'un couloir pour une ligne de bus soit bloquée durablement.

Ainsi, on se demande pourquoi, Louis Giscard d'Estaing, député-maire UMP de Chamalières (63) ne veut pas que la ligne B du tramway sur pneus de Clermont-Ferrand traverse sa commune. De même, à Metz, le Conseil général de Moselle s'oppose à l'implantation d'un TCSP sur une route départementale.

La FNAUT souhaite aussi que la politique d'urbanisme soit transférée à l'agglomération, l'AOTU pouvant par exemple interdire l'urbanisation hors des zones desservies par les transports collectifs, ménager des coupures vertes dans le tissu urbain, promouvoir une politique de densification de l'habitat et des activités autour des gares et le long des tracés de transports en site propre, ou encore mettre en œuvre une politique d'urbanisme commercial limitant les risques d'étalement urbain.

Ces perspectives suscitent de fortes réticences chez les élus locaux, soucieux de sauvegarder leurs pouvoirs.

Aires urbaines

Un autre enjeu est l'élargissement géographique des autorités d'agglomération aux aires urbaines : le périmètre de transport urbain (PTU) doit logiquement couvrir ces aires, c'est-à-dire intégrer les zones périurbaines satellites de la ville-centre et principales génératrices de trafic automobile en raison de leur faible densité démographique.

Mais certaines communes tiennent à rester "indépendantes" : est-il acceptable qu'une seule commune refuse de s'intégrer à une autorité unique couvrant l'aire Poitiers-Chatellerauld et rende sa création en partie inefficace ? Des villes moyennes comme Valence et Cannes n'appartiennent même à aucune communauté de communes : les transports y sont gérés par des syndicats de communes sans fiscalité propre.

De la même manière qu'une organisation rationnelle des déplacements à moyenne distance suppose un effacement des départements devant la région mais non leur disparition (voir encadré ci-contre), nos propositions n'impliquent pas une intégration des communes de banlieue et de périphérie à la ville-centre. Il s'agit simplement de répartir intelligemment les compétences entre collectivités en tenant compte de leurs échelles géographiques.

Quelle place pour les départements ?

La FNAUT apprécie les efforts que font aujourd'hui les départements, par exemple l'Isère ou les Bouches du Rhône, pour leurs transports collectifs. Elle estime cependant que le maintien de leurs compétences transport n'est pas souhaitable (FNAUT Infos n°158).

En effet les départements gèrent d'une part des services d'autocars périurbains souvent mal coordonnés aux services urbains, d'autre part des services d'autocars interurbains souvent concurrents des trains TER financés par les régions. En outre les départements (qui disposent aussi d'une compétence ferroviaire depuis la loi Raffarin du 13 août 2004) renforcent à grands frais leurs réseaux routiers pendant que les régions développent leurs TER ; les régions aident même leurs départements à financer des routes dont la modernisation fragilisera le TER (il arrive aussi que les départements cofinancent des opérations ferroviaires).

Autre incohérence : ce sont les départements qui fixent et perçoivent le montant de la taxe sur les cartes grises mais ce sont les régions qui ont la possibilité de percevoir une part additionnelle de la TIPP dont elles fixent le taux.

Ce chevauchement des compétences transport doit inciter à répartir les compétences des départements (hors transports scolaires ruraux et services à la demande) entre les agglomérations (services périurbains) et les régions (services interurbains et routes). Cette nouvelle répartition serait cohérente avec l'élargissement géographique souhaitable des intercommunalités urbaines.

Instance de proximité définie il y a plus de deux siècles dans une société rurale où on se déplaçait lentement, le département reste, comme la commune, adapté à l'action sociale mais ne l'est manifestement plus à l'action économique, à l'aménagement du territoire et à l'organisation des déplacements.

BIEN DIT

● Joseph Spiegel, président PS de la communauté d'agglomération de Mulhouse : "les collectivités territoriales ont des compétences cloisonnées, et elles défendent des politiques incompatibles entre elles. Ainsi la région Alsace finance l'amélioration des TER, et les départements continuent à financer les routes, ils s'accrochent même aux routes comme un argument pour défendre leur existence. Le Haut Rhin a lancé un programme routier de 420 millions d'euros ! Aucun changement ne se fera sans augmenter le pouvoir des agglomérations et des régions".

Bien que son principe soit particulièrement simple, la mise en place du cadencement est délicate et ne peut s'improviser. Les Chemins de Fer Fédéraux suisses (CFF), pionniers en la matière, l'ont compris dès l'origine.

- Les CFF ont planifié longuement le cadencement et ne l'ont introduit que très progressivement, par paliers successifs, d'abord sur l'axe principal de leur réseau, qui relie Genève à Saint-Gall par Lausanne, Fribourg, Berne et Zürich, puis sur toutes les lignes à double voie et sur les lignes à voie unique. Le cadencement a finalement été étendu aux lignes secondaires exploitées par des compagnies privées, sans oublier les téléphériques, bateaux et cars postaux.

- Les dessertes ont été renforcées : le cadencement a été mis en place sur une large plage horaire et sans laisser subsister de trou horaire. Sur certaines lignes, la fréquence des trains est passée à 30 mn et parfois même 15 mn.

- Les CFF ont également compris que de nombreux investissements devaient précéder la mise en place du cadencement : aménagements de gares, renforcement de la capacité (signalisation) et des performances des lignes, commandes de matériels. L'introduction du cadencement a donc été soigneusement coordonnée avec la réalisation du plan d'investissements Rail 2000.

- Enfin les CFF ont résolu le problème des retards. Si un train a plus de 10 mn de retard, les trains en correspondance ne l'attendent pas : les voyageurs doivent prendre le train suivant. Ainsi le retard d'un train ne se répercute pas sur d'autres circulations.

Sur Lausanne-Berne, une rame de réserve (matériel, conducteur et agent de train) stationne aux deux terminus et à la gare intermédiaire de Fribourg : si un train est en retard, la rame de réserve part au bon horaire et le train en retard devient, à son arrivée, la nouvelle rame de réserve.

A Lausanne, les CFF disposent d'un centre de gestion du trafic mis en place pour gérer le cadencement ; des plans d'action en cas de perturbation du trafic (panne de matériel, perturbation climatique, incident grave ou accident) ont été mis au point.

Grâce au cadencement, les CFF ont pu réaliser des économies très sensibles sur les coûts unitaires d'exploitation : en 1982, le nombre des trains x km a pu être augmenté de 20% sans accroissement des coûts de production.

Déjà élevée, la fréquentation du réseau ferré suisse s'est accrue de 7,6% en 2007, elle atteint aujourd'hui 900 000 voyageurs par jour.

Le cadencement des trains TER : une innovation qui ne s'improvise pas

Une innovation ignorée

Nous résumons ici une étude réalisée, avec l'aide financière de l'Association des Régions de France, par le réseau TER de la FNAUT piloté par Gabriel Exbrayat.

Le vrai cadencement

Cadencer les trains sur une liaison donnée consiste à les faire partir à intervalles réguliers (éventuellement variables suivant les périodes creuses ou les périodes de pointe) sur l'ensemble de la journée, à les faire rouler sur le même itinéraire, à la même vitesse, avec les mêmes arrêts, avec le même temps de parcours dans les deux sens de circulation.

Si le cadencement concerne un ensemble de lignes, on parle de cadencement en réseau, qui permet de multiplier les possibilités de correspondance.

En France, le terme de cadencement est souvent employé à tort et à travers. On ne peut vraiment parler de cadencement que s'il concerne un réseau et non une ligne unique, si les fréquences des trains sont élevées et les correspondances systématiquement améliorées.

Des atouts multiples

Le cadencement est une technique performante d'exploitation ferroviaire.

- Le voyageur bénéficie d'une offre simple et répétitive, il n'a plus à mémoriser des horaires compliqués dont la logique lui échappe ; il y gagne aussi une fréquence renforcée, des correspondances plus nombreuses et plus faciles, une meilleure régularité grâce à une exploitation plus fiable, et un moindre impact des perturbations des dessertes.

- L'exploitant bénéficie d'une exploitation plus simple, plus rationnelle et plus fiable, et il voit sa clientèle s'élargir et sa productivité améliorée grâce à une meilleure rotation du matériel.

- Le gestionnaire du réseau, par une conception rationnelle de ses sillons horaires, augmente la capacité disponible pour les différents types de trafic, et peut ainsi éviter ou différer des investissements coûteux. Il peut proposer toute la journée des sillons de qualité aux opérateurs de fret.

- Enfin les pouvoirs publics peuvent répondre de manière plus efficace à la demande croissante de transport collectif tout en valorisant l'ensemble des investissements déjà effectués.

Ces atouts du cadencement, qui suscite toujours certaines réticences au sein de la SNCF, sont aujourd'hui correctement appréciés par RFF et par les responsables des régions. RFF, en particulier, a compris que le cadencement est le seul moyen de gérer la coexistence entre les trafics TER, grandes lignes et fret.

Quasiment tous les pays d'Europe Occidentale ont introduit un cadencement de leurs services ferroviaires à la suite des Pays-Bas qui ont ouvert la voie en 1939, et obtenu des succès commerciaux remarquables : l'Allemagne en 1971, le Danemark en 1974, la Suisse qui a adopté un cadencement général en 1982 (voir encadré ci-contre), la Belgique et le Luxembourg en 1984, l'Autriche en 1991, la Finlande en 2003. Le cadencement a atteint certaines lignes de Grande Bretagne, les réseaux régionaux de Catalogne, du Pays Basque, du nord de l'Italie et du sud de la Suède ainsi que des services périurbains (Lisbonne, Porto, Madrid et Oslo).

Mais, si on excepte les cas du RER francilien, de rares liaisons TER et celui, plus récent du TGV (Paris-Lille, Paris-Nantes, Paris-Lyon), la France a longtemps ignoré les bénéfices potentiels de cette innovation, au grand étonnement de ses voisins. Une première expérience de cadencement général des trains TER a été lancée fin 2007 à l'initiative de la région Rhône-Alpes, mais elle s'est heurtée à de nombreuses difficultés (voir l'encadré page 6).

Les conditions du succès

Dans la conception traditionnelle de l'offre voyageurs, l'exploitant cherche à adapter très finement les missions et horaires des trains aux fluctuations supposées du trafic selon l'heure, le jour et la semaine. En décidant des besoins de la population, il ignore une vérité première en matière de transport collectif : l'offre doit précéder la demande. Mais aujourd'hui il faut innover car la demande explose et se diversifie.

Cependant l'analyse des initiatives prises en Suisse montre que le succès du cadencement n'a rien d'automatique et dépend étroitement de la maîtrise de nombreux paramètres :

- l'état des infrastructures, leur débit donc la signalisation et la longueur des cantons et, pour les lignes à voie unique, les points de croisement ;

- l'équipement en matériel roulant (parc disponible, qualité de la maintenance, matériel en réserve) ;

- le personnel cheminot disponible ;

- enfin les méthodes d'exploitation et la gestion des situations perturbées.

Tenir compte de cette maîtrise nécessaire est d'autant plus important en France que le système ferroviaire souffre encore lourdement de décennies de sous-investissement et, hors TGV, de manque d'ambition commerciale.

Carnet du voyageur

Information imprécise

Les noms des arrêts des lignes interurbaines Gisors-Evreux par Gaillon ou Vernon, exploitées par l'entreprise Jacquemard d'Evreux, ne donnent pas une idée très précise des localités desservies : Poteau CG, Bas de la Côte, Déchetterie, garage Renault, Face à Sté de Fuel, Coiffeur, D316, Café, Passage à niveau, Pison, RN13, Haut de la Côte, Carrefour.

Christian Noguier, AUT Argenteuil

Ronds-points

Les ronds-points sont très appréciés des automobilistes, qui ne sont plus obligés de s'arrêter aux intersections. Mais ils sont source d'inconfort pour les usagers des services routiers. Les bus n'y étant pas prioritaires, la régularité s'en ressent.

Henriette Trimoulinard, FNAUT Poitou-Ch

Montée dans les bus

Le Syndicat Mixte des Transports en Commun de Grenoble va introduire des tramways Citadis sur la ligne A, de plus grande capacité que les rames actuelles. "Dotées de 8 portes de chaque côté au lieu de 4, ils permettront une meilleure fluidité lors des montées et descentes, et une meilleure répartition des usagers dans les rames". On se demande pourquoi cet excellent argument est oublié quand le SMTC impose la montée par l'avant dans les bus, même les articulés, une mesure stupide qui ralentit les bus, diminue le confort des usagers et réduit peu la fraude car elle est mal respectée aux heures de pointe.

Jean Sivardière, ADTC-Grenoble

Train gratuit

Ayant fait plus de dix voyages, cet été, entre Paris et Carnac ou Paris et Dax, j'ai constaté l'absence fréquente de contrôle des billets, en

particulier entre Rennes et Quimper ou entre Bordeaux et Dax. Il en est de même dans le "Tire-Bouchon", train qui dessert la presqu'île de Quiberon depuis Auray : le déficit d'exploitation de la ligne est augmenté et les statistiques de fréquentation sont faussées. Tout se passe comme si la SNCF voulait se retirer de cette ligne. Pourquoi ne pas rechercher un exploitant privé ?

Michel Hontang, 78 Viroflay

Ceintures inadaptées

Jean-Yves Lelièvre dénonce judicieusement l'inadaptation aux personnes de forte corpulence des ceintures de sécurité dont sont équipés les autocars des lignes régulières. Un problème analogue se rencontre dans les cars scolaires ouverts à la clientèle ordinaire, comme je l'ai observé dans le Morbihan : les ceintures ventrales, conçues pour de jeunes enfants, se retrouvent sur les cuisses au bout de 5 mn de voyage.

Simone Bigorgne, AUT-Ile de France

Train + vélo

Des trains Corail pourtant accessibles aux cyclistes ne possèdent pas d'emplacement vélo : c'est le cas sur des relations appréciées de la clientèle cycliste, comme Paris-Tours. Il arrive aussi que de tels trains aient au contraire plusieurs compartiments vélo sans qu'on puisse le savoir d'avance : je l'ai constaté au retour d'Orléans à Paris le soir.

Quant on voit ces parcours cyclistes agréables et ininterrompus le long des grands fleuves d'Europe Centrale et leur complémentarité avec les services ferroviaires adjacents, on ne peut qu'espérer que de tels aménagements verront le jour aussi en France. Nous avons de si beaux fleuves, notamment la Loire, dernier grand fleuve sauvage d'Europe.

Lionel Favier, MDB Paris

Galerie de sécurité du Fréjus

On sait que le projet de galerie de sécurité du tunnel routier du Fréjus (8m de diamètre, contre 5m dans un projet initial et seulement 2,8m au Gothard) pourrait déboucher insidieusement sur la création d'un deuxième tube de circulation, puisque le tunnel du Mont Blanc ne fait que 7m de large (FNAUT Infos n°146).

Malgré plus de 900 avis contraires dûment motivés (et un seul favorable) enregistrés lors de l'enquête publique ouverte à la mairie de Modane, le commissaire-enquêteur a remis un avis favorable au projet, tout en écrivant qu'il n'avait aucune compétence en matière de tunnel (sic).

Un recours a donc été déposé auprès du Tribunal administratif de Grenoble afin d'obtenir l'annulation de la déclarant d'utilité publique (25 juin 2008) de la galerie par Réagir, Vivre en Maurienne, l'ARSMB, la FRAPNA et la FNAUT. Cette initiative est soutenue par l'Association Anti-Contournement Autoroutier de Chambéry, le Comité de Préservation du Village des Houches, les communes d'Orelle et de Saint Michel de Maurienne, et la Communauté de communes Maurienne-Galibier.

Le recours porte sur l'ampleur insuffisante de l'enquête publique au regard du caractère transfrontalier de l'ouvrage, sur le surdimensionnement du projet, et sur le retard apporté à l'ouverture de la galerie du fait de ce surdimensionnement.

André Champion, président de Réagir

L'association Réagir sollicite une aide financière pour les frais d'avocat. Chèque à l'ordre de Réagir, à adresser à André Champion, Orelle, 73140 Orelle.

Cadencement du TER en Rhône-Alpes

L'introduction du cadencement, qui a entraîné la création de 100 TER quotidiens, a été insuffisamment préparée (voir FNAUT Infos n°163).

- Les lignes à fort trafic sont performantes, mais ce n'est pas le cas des lignes à voie unique, nombreuses dans la région : les contraintes liées à ce paramètre ont été sous-estimées.

- Le nœud ferroviaire de Lyon Part-Dieu est saturé, d'où des difficultés d'exploitation. Les quais sont encombrés par les voyageurs TER et Grandes Lignes entre 7h et 9h, et entre 16h et 19h. Le nombre de voies en gare n'a pas évolué alors que le nombre des trains TER a augmenté de 40% en dix ans. Il en est de même du nombre des voies (4) de la tranchée nord-sud, en pleine ville, sur laquelle la gare est implantée. La création de relations "diamétrales" Grenoble-Dijon, Saint Etienne-Ambérieu et Mâcon-Vienne n'améliore que partiellement la situation.

- Malgré le renouvellement du parc de matériel TER engagé par le Conseil régional, du matériel ancien reste en circulation et sa maintenance laisse souvent à désirer. Le parc de locomotives, notamment diesel, est ancien et lui aussi insuffisamment entretenu.

- Les moyens humains sont trop étriés, la moindre défaillance du personnel entraîne la suppression du service concerné.

- La suppression de liaisons Grandes Lignes assurant un trafic de cabotage dans la vallée de l'Arve (Haute Savoie) ou des correspondances intéressantes pour les relations Genève-Grenoble a pesé lourdement sur l'organisation du cadencement. Des trains TER doivent assurer des relations interrégionales.

- La SNCF a réduit drastiquement les moyens de secours. Aucune rame de réserve ne stationne à Saint André le Gaz, entre Lyon et Grenoble, d'où parfois des retards de 3 ou 4h.

- La croissance du trafic TER, stimulée par la hausse des carburants, accentue les besoins en matériel et en sillons.

Depuis quelques mois, la régularité des TER s'est améliorée en Rhône-Alpes et les usagers vont bénéficier de nouvelles livraisons de matériel roulant. Il n'en reste pas moins que l'introduction du cadencement a sans doute été trop rapide et trop ambitieuse.

C'est la leçon à retenir de cette expérience : le cadencement n'est pas une solution commerciale miracle, il faut au préalable résoudre les difficultés existantes et ne pas sous-estimer les moyens financiers et humains indispensables à son succès.

Gabriel Exbrayat

Chronique du vrai développement durable

- Le transporteur maritime japonais Nippon Yusen utilise un cargo expérimental équipé de panneaux photovoltaïques (source : Ville et Transports).
- Le navire marchand Beluga Skysail possède une voile de 160 m². L'économie de carburant est supérieure à 10% (source : l'Age de Faire).
- La société Les taxis Bleus (3000 artisans en Ile de France) se met au vert : elle va utiliser des véhicules hybrides, vérifier systématiquement le gonflage des pneus et développer l'écoconduite.

Air France : le souci du consommateur

Lettre reçue par un passager mécontent, citée par l'UFC-Grenoble.

"Monsieur, je vous remercie d'avoir pris la peine de nous écrire et vous présente, au nom d'Air France, mes excuses pour les désagréments que vous avez connus. Je tiens à vous assurer que les remarques que vous avez bien voulu nous faire ont été portées à la connaissance des responsables concernés, ainsi que de nos correspondants chargés du suivi de la qualité de service. Nous sommes tout à fait conscients que la continuité dans le service, l'égalité qualité des prestations, le souci d'efficacité et de réactivité, sont des éléments essentiels qui contribuent à fidéliser notre clientèle. Les critiques formulées par nos clients retiennent toute notre attention car celles-ci servent de point d'appui à l'amélioration de nos services. Je suis toutefois au regret de vous informer qu'il n'est pas prévu de dédommagement dans les cas que vous évoquez. Veuillez agréer ..."

Tout ce baratin pour dire niet !

Un parking qui n'est pas d'intérêt général

Une association lyonnaise a obtenu de la Cour d'Appel Administrative de Lyon l'annulation d'une délibération de la Communauté Urbaine modifiant le plan d'occupation des sols afin de permettre la transformation d'un jardin public en parking. Argument de la Cour : "le quartier est situé au centre de Lyon, il est desservi par le métro, plusieurs lignes de bus et une ligne de tramway qui le relie directement aux deux gares principales de l'agglomération ; il offre ainsi de larges possibilités alternatives à l'usage de la voiture. Par suite l'opération projetée de création d'une offre supplémentaire de stationnement gratuit ou à faible coût pour les déplacements pendulaires domicile-travail ne peut être regardée comme présentant un intérêt général".

BIEN DIT

- **Renaud Muselier**, adjoint UMP au maire de Marseille : "là où le tramway passe, la bagnole trépasse".
- **Ronan Golias**, chef du service Transports et déplacements, Ville et Communauté Urbaine de Strasbourg : "choisir le tramway oblige à réfléchir à l'utilisation de l'espace public".
- **Hartmut Buyken**, président de l'association d'usagers allemands Probahn (Pour le Rail) : "la Deutsche Bahn serait mieux inspirée si elle revoyait à la baisse ses tarifs de base au lieu de multiplier les offres de réduction".

MAL DIT

- **Ségolène Royal**, toujours très attentive à l'automobiliste (Canal+ le 19-10-2008) : "puisque le prix du pétrole est passé de 140 à 70 dollars le baril, le prix du gazole aurait dû passer de 1,5 euro à 0,75 euro, les gens sont révoltés". Se disant pourtant entourée de bons économistes, elle a oublié que le prix du brut n'intervient que pour 30% environ dans le prix du gazole, les taxes (TIPP et TVA) jouant pour plus de 50%, le raffinage et la distribution pour 20%.



Parking gratuit sur place

Les responsables des ONG étaient invités par le Chef de l'Etat à participer, le 4 novembre dernier à Vaujours (93), à une table-ronde sur la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement. Ni ordre du jour, ni plan d'accès en train ou en bus, mais une précision fort utile : "parking gratuit sur place".

Escargots voyageurs

En mai 2008, un voyageur transportant des escargots vivants dans une boîte a dû payer pour eux un billet de 5,10 euros : le règlement exige un billet pour tout animal domestique de moins de 6 kg transporté dans un sac ou un panier (pour les animaux plus gros, il faut payer un billet demi-tarif).

Face au battage médiatique entourant l'événement, la SNCF a remboursé les 5,10 euros au propriétaire des mollusques.

Brèves

Etat et collectivités

Les recettes de fonctionnement des collectivités territoriales françaises dépendent fortement des dotations de l'Etat : 40% pour les communes, 55% pour les départements et 65% pour les régions. Dans les pays voisins, les collectivités jouissent d'une autonomie financière bien plus large.

Canal Seine-Nord

Selon le gouvernement, ce canal favorisera le développement du fret fluvial en liaison avec le port du Havre. Selon son PDG, Hans Smits, c'est le port de Rotterdam qui en sera le principal bénéficiaire (Ville et Transports). Selon la mission économique française aux Pays-Bas, le canal drainera un nouveau trafic vers Rotterdam qui deviendra encore davantage un rude concurrent pour Le Havre. Ces propos confirment les inquiétudes de la FNAUT (voir FNAUT Infos n°159).

Des prix pour les gares TGV

La SNCF a obtenu des prix Brunel Awards 2008 ("prestigieuses récompenses internationales qui saluent des innovations en design ferroviaire") pour la restauration des gares de Paris-Est et Strasbourg, mais aussi pour la construction de la gare Meuse "qui s'intègre parfaitement au paysage architectural local".

Les voyageurs considèrent plutôt que ce baraquement à la silhouette de cocotte en papier n'aurait jamais dû être construit (voir FNAUT Infos n°155).

Tarification bobo

A la suite de la FNAUT (voir FNAUT Infos n°166), la CLCV (Confédération Logement Cadre de Vie) note que "le yield management de la SNCF profite surtout à la clientèle bobo, de préférence célibataire et urbaine, à l'aise sur internet et rompue au low cost aérien".

RATP : grand prix de la langue de bois

"La suppression de la vente au guichet dans certaines stations du métro s'inscrit dans le cadre de l'amélioration de la relation de service de la RATP".

Une réaction lucide

Réagissant à la décision de l'Etat de construire le Grand Contournement Ouest de Strasbourg, Roland Ries, maire PS de Strasbourg, a déclaré : "l'autoroute A4 est engorgée dans la traversée de la ville. Mais il n'est pas raisonnable de répondre aux enjeux d'aujourd'hui avec des réponses d'il y a 25 ans, on est à l'envers du développement durable. Il faut inventer une autre manière de se déplacer que la bagnole".

Actions en régions

Bourgogne

- La FNAUT Bourgogne estime que la conduite à agent seul des trains TER ne peut avoir qu'un caractère exceptionnel, si le matériel roulant est équipé et le personnel de conduite formé (annonces, fermeture des portes) : le personnel d'accompagnement a en effet un rôle non seulement de maintien de la sécurité, mais aussi d'information des voyageurs et de contrôle, donc de sauvegarde des recettes, dont dépendent en partie les investissements et améliorations des services TER.
- La FNAUT Bourgogne demande une révision des critères utilisés pour indemniser les usagers du TER en cas de retard, ces critères ne correspondant pas suffisamment aux désagréments ressentis.
- Lors du débat sur le transport en site propre du Grand Dijon, la FNAUT Bourgogne a défendu l'option tramway permettant un vrai saut de performance par rapport à l'autobus. Elle préconise la construction simultanée des deux lignes prévues afin de créer un effet réseau, et la possibilité de desservir la future gare TGV de Dijon.
- Le CAPAD d'Auxerre souhaite que des représentants de RFF assistent à tous les comités de lignes afin qu'ils puissent répondre directement aux questions posées concernant les infrastructures et les sillons horaires.
- La FNAUT Nièvre participe à la commission consultative des usagers pour la signalisation routière. Elle a signalé la destruction d'un panneau annonçant un passage à niveau par un engin d'entretien des routes et regrette que sa remarque n'ait toujours pas été prise en compte.

Haute Normandie

- L'association des voyageurs et usagers du chemin de fer (AVUC) de Dieppe a protesté contre l'extension des périodes blanches du calendrier voyageur, qui pénalise les porteurs de cartes de réductions commerciales : "faire un aller-retour Paris-Dieppe dans la journée avec 50% de réduction est devenu un exploit, le premier train part à 6h39 alors que la période bleue s'arrête à 6h30". L'association réclame par ailleurs des distributeurs, composteurs et fiches horaires dans toutes les gares de la ligne Dieppe-Rouen, et le renforcement des liaisons entre Paris et Dieppe en week-end.
- La FNAUT Haute Normandie, l'association Rue de l'Avenir et l'association cycliste Sabine ont lancé une pétition pour la réouverture de tous les couloirs bus-vélos-taxis supprimés à Rouen par la précédente municipalité UMP (les retards des bus entraînent une pénalité d'un million d'euros/an versée par la collectivité

au transporteur) et la réalisation d'un axe nord-sud bus-vélos-taxis, en site propre comme prévu au PDU voté en 2000.

Ile de France

- L'AUT Ile de France constate que la ligne 14 du métro parisien frôle la saturation dix ans après son inauguration. Elle demande le renforcement de la capacité par l'allongement des rames ou l'augmentation de la fréquence, et la création d'un nouvel accès à la station Gare de Lyon.
- L'AUT réclame la relance du programme Mobilien (lignes de bus à haut niveau de priorité sur la voirie, à haute fréquence et à large amplitude horaire : sur les 17 lignes prévues par le PDU, seule aujourd'hui la 91 Montparnasse-Bastille mérite vraiment ce label.
- L'association Circule approuve les projets de modernisation des gares et du matériel roulant du RER C, mais rappelle qu'il faut en priorité améliorer la régularité des trains. Elle regrette le manque d'engagement de l'Etat.

Poitou-Charentes

- L'Association pour le Développement du Transport Ferroviaire Thouet-Sèvre Niortaise (ADTFTS) a obtenu du Conseil régional le lancement d'une étude de faisabilité de la réouverture au trafic voyageurs de la ligne Thouars-Parthenay-Niort, fermée depuis 28 ans. L'étude relative à l'infrastructure sera réalisée par RFF, celle de la socio-économie du projet le sera par la région.

L'ADTFTS se préoccupe des projets de réutilisation des terrains ferroviaires disponibles à la gare de Parthenay, qui ne doivent pas réduire les possibilités futures de circulation des trains et de stockage des marchandises.

Rhône-Alpes

- L'association pour la promotion de la ligne Grenoble-Veynes (AGV) approuve l'annonce par RFF d'un plan pluriannuel de remise en état de la ligne. Elle demande le rétablissement de points de croisement, la suppression de l'arrêt général dans les gares, la mise en place d'une signalisation moderne, le retour aux "performances" de 1960, et le passage des trains de gypse L'association réclame par ailleurs des distributeurs, composteurs et fiches horaires dans toutes les gares de la ligne Dieppe-Rouen, et le renforcement des liaisons entre Paris et Dieppe en week-end.
- L'ADTC-Savoie critique les aménagements routiers traditionnels annoncés du site Savoie Technolac (entrée sud et voiries internes). L'association demande l'aménagement d'un axe bus structurant sur l'avenue du lac d'Annecy et une nouvelle desserte cyclable du site.

Activités de la FNAUT

- Marc Debrincat est intervenu au Mondial de l'Automobile lors d'une action médiatique contre le "greenwashing" des constructeurs automobiles, organisée par le Réseau Action Climat et Agir pour l'Environnement.
- François Jeannin, Gabriel Exbrayat, Jean-Paul Guigue et Jean Friedrich ont participé à des réunions organisées par les préfetures de régions : à Besançon sur la desserte qui sera mise en place à l'ouverture de la branche Est du TGV Rhin-Rhône, et à Bourg-en-Bresse sur la définition (mixité ou non) de la branche Sud du TGV Rhin-Rhône.
- Une réunion tripartite Ministère des Transports (Patrick Vieu) - SNCF (Mireille Faugère) - FNAUT (Jean Lenoir et Jean Sivardière) a eu lieu fin octobre sur la politique commerciale de la SNCF (information, tarification, exploitation des trains Corail).
- Les réflexions de la FNAUT ont été transmises à Fabienne Keller, sénatrice UMP chargée d'une mission de réflexion sur les gares ferroviaires.
- Yves Boutry est intervenu lors d'un colloque organisé par l'association TDIE sur les grands investissements de transport collectif en Ile de France.
- Jean-François Troin a fait un exposé sur l'interconnexion TGV-TER lors d'un colloque organisé par le CNAM-Vendée à la Roche-sur-Yon.
- Jean Sivardière a été renommé au conseil d'orientation du PREDIT. Jean-François Hogu, Jean Lenoir et Max Mondon participent aux travaux de groupes opérationnels du PREDIT.

Voies vertes contre train ?

En se focalisant sur la réutilisation des voies ferrées désaffectées, les promoteurs des voies vertes ne prennent-ils pas le risque d'entraver le retour d'une exploitation ferroviaire ?

L'association CyclotransEurope organise un débat sur ce thème le samedi 24 janvier à 14h au siège de la FNAUT, avec Jean Faussurier, directeur du développement durable de RFF, Michel Bernard (CyclotransEurope), Gérard Rollin (AF3V), Michel Delmotte et Marc Debrincat (FNAUT).

fnaut infos- Bulletin mensuel d'information

Directeur de publication : Jean Sivardière

CPPAP n° 0908 G 88319 - Dépôt légal n°171

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

TER : le rapport Haenel 2

Le premier rapport du sénateur Hubert Haenel, assez décevant, portait sur les relations RFF-SNCF (voir notre analyse dans FNAUT Infos n°169). Le second plaidait pour "un acte 2 de la révolution ferroviaire régionale", il correspond mieux au point de vue de la FNAUT (qui n'a pas été consultée).

Le sénateur estime que la régionalisation du TER est la principale réussite de la décentralisation : le TER est devenu le premier mode de transport ferroviaire (en nombre de voyageurs, 700 000 par jour, et en chiffre d'affaires de la SNCF). Les régions lui consacrent près de 4 milliards d'euros par an (2,7 pour l'exploitation, dont 1,7 transféré par l'Etat et 0,7 fourni par les usagers ; 0,6 pour les achats de matériels et 0,7 pour le cofinancement des infrastructures). 37% des trajets sont effectués dans les aires urbaines, 29% entre grandes villes sur des distances de 50 à 200 km, 34% dans des territoires de faible densité.

Le sénateur propose de faire des régions les "chefs de file" de l'intermodalité (information multimodale, transformation des gares en centres multiservices gérés par des comités de gares), et de faire des dessertes périurbaines l'armature de l'urbanisation.

Il déplore la complexité institutionnelle : "la multiplicité des autorités compétentes en matière de transport (régions, départements, agglomérations) et d'aménagement urbain (agglomération centrale et autres intercommunalités) constitue un des freins au développement de services collectifs de voyageurs porte à porte".

Pour financer l'exploitation du TER, aujourd'hui victime de son succès, et prévenir la saturation des voies ferrées les plus chargées et des grandes gares d'échange, le sénateur préconise une extension géographique du versement transport des entreprises.

Enfin il souhaite l'expérimentation (réclamée par la FNAUT ... depuis son congrès de Tours en 1992) d'une ouverture du TER à la concurrence dans quelques régions volontaires.

Curieusement, afin de limiter les coûts d'exploitation, il envisage le transfert sur autocar des services ferroviaires assurés sur les lignes à faible trafic, alors que l'introduction de la concurrence permettrait précisément de réduire ces coûts (comme pour le fret) et de conquérir une clientèle nouvelle.

Le sénateur réaffirme enfin, en accord avec la FNAUT (FNAUT Infos n°161), que l'Etat doit agir pour redynamiser le "maillon faible" des services ferroviaires à moyenne et longue distance intermédiaires entre TGV et TER.

Trains Corail : de nouvelles inquiétudes

- La desserte directe de nuit Reims-Nice (déjà réduite aux débuts et fins de week-end, ce qui avait provoqué des reports sur l'avion à Roissy) a été supprimée. La desserte TER de remplacement, à la charge des régions, assure des correspondances à Culmont Chalindrey à des heures dissuasives. Cette solution dégradée n'est même pas mentionnée sur le site internet SNCF.

A noter que la forte amélioration des relations Caen-Le Mans-Tours est due à la mise bout à bout, au Mans, de deux relations existantes : un TER et un Corail Intercités (CI), un autre CI déjà direct étant maintenu.

- Par ailleurs, les services offerts par le site internet SNCF pour les Corail Intercités continuent à se dégrader : les relations avec passage par Paris restent privilégiées ; il est impossible d'acheter un billet "ouvert", c'est-à-dire sans réservation ; et pour nombre de ces trains à réservation "recommandée", les voyageurs ne peuvent plus choisir leur place, l'ordinateur leur attribue automatiquement les places les moins demandées, "couloir" ou "milieu".

- La demande de la FNAUT de revenir à l'ancien calendrier voyageur pour les seules liaisons interrégionales province-province est restée sans réponse. Or le nouveau ca-

lendrier bleu-blanc, entré en vigueur le 6 juillet 2008, est susceptible d'entraîner des baisses de trafic sur ces relations à faible trafic et dont l'équilibre économique est fragile. Le prix du billet peut, en effet, augmenter fortement pour trois catégories de voyageurs au faible pouvoir d'achat : les juniors, les enfants accompagnés et les seniors (voir FNAUT Infos n°166).

- La SNCF ne dit rien sur le renouvellement des trains Corail, voitures et locomotives, pourtant mis en service bien avant le TGV. Lors d'un séminaire de la SNCF avec les journalistes européens, le président de la SNCF n'a évoqué que le renouvellement du parc des TGV, des TER et du Transilien.

Nouvelle suppression de train, dégradation du service internet, hausse de certains prix, absence de vision d'avenir : ces orientations ne sont pas acceptables par les voyageurs. Elles contredisent par ailleurs :

- les décisions prises en 2005 par le ministre des Transports au sujet des trains Corail Intercités ;

- les déclarations de Dominique Busse-reau en avril 2008 ("les bénéfices dégagés par le TGV doivent bénéficier au fret, au TER et au Corail Intercités") ;

- les préconisations du récent rapport Haenel concernant les trains Corail.

Tarifification du TGV : un audit est nécessaire

De nombreux voyageurs se plaignant d'une forte hausse des tarifs du TGV, niée par la SNCF, la FNAUT a demandé au ministère des Transports de faire procéder à un audit indépendant (voir FNAUT Infos n°169 et 170). Deux causes de hausse sont possibles :

- une réduction des quotas de places à tarifs réduits, un procédé invisible que seul un audit peut mettre en évidence ;

- une hausse du nombre des TGV soumis au tarif de pointe.

La FNAUT a testé cette deuxième hypothèse sur un échantillon de 15 relations importantes et observé que le nombre des TGV de pointe a augmenté de 8% sur la période 2006-2008. La SNCF ne conteste pas ce résultat mais affirme que, sur ses 500 relations, le nombre des TGV de pointe a très légèrement régressé, et que le prix moyen des billets Loisir a baissé.

Comment expliquer cette confusion ?

Le nombre des TGV assurant les 500 relations étant à peu près stable, il est possible que la SNCF ait renforcé la desserte des relations les plus demandées. Dans ce cas, les résultats de la FNAUT et les déclarations de la SNCF seraient compatibles : le nombre des TGV de pointe n'aurait pas augmenté, mais le nombre de voyageurs affectés par le changement de régime tarifaire des TGV aurait augmenté.

Par ailleurs il ne faut pas raisonner sur les prix moyens mais sur les prix maximaux. En effet les offres promotionnelles ("petits prix") n'ont pas à être financées, comme cela paraît être le cas aujourd'hui, par une hausse simultanée du prix des déplacements professionnels ou personnels à caractère obligé. Le rapport Mariton évoque ce problème : "est-il légitime que le prix d'un service public augmente aux heures de pointe alors que le besoin de transport est le plus souvent inélastique car lié à des besoins professionnels ?"

La FNAUT estime que les prix des voyages personnels doivent être plafonnés pour la protection des voyageurs. La confusion actuelle est créée par la très regrettable dénomination de la gamme de prix "Loisir" : une majorité des déplacements personnels n'a aucun caractère de loisir, l'exemple type est celui d'un étudiant effectuant ses trajets avec une carte 12/25 au tarif "Loisir".

La FNAUT maintient donc sa demande d'audit. Les principes du "yield management" étant extrêmement complexes, seul un audit indépendant permettra de savoir si, oui ou non, les tarifs TGV ont augmenté depuis 2006.

Jean Lenoir

La prime transport domicile-travail

Rebaptisé "prime transport", le "chèque transport" a finalement été adopté : la formule francilienne en vigueur depuis 1982 a été généralisée à tout le territoire, l'employeur devra obligatoirement prendre en charge la moitié de l'abonnement transport collectif du salarié. Innovation : il en sera de même d'un abonnement à un système de location de vélo de type Vélib.

L'employeur pourra aussi accorder au salarié une aide s'il vient travailler en voiture, mais uniquement s'il habite hors Ile de France et hors d'un périmètre de transport urbain, ou si ses horaires de travail ne lui permettent pas d'utiliser un transport collectif (cas des salariés ayant des horaires décalés, ou travaillant sur plusieurs chantiers au cours d'une même journée, à temps partiel ou intérimaires). Aucune incitation au covoiturage n'a été imaginée.

La FNAUT était hostile à ce "chèque essence" anti-pédagogique (FNAUT Infos n°150), car il affaiblira l'incitation à utiliser les modes "doux", surtout au moment où le prix des carburants vient de baisser de 15% suite à la chute du prix du pétrole, et encouragera la stagnation du transport collectif dans les zones périurbaines et rurales.

Cette "prime à la cuve automobile" a d'ailleurs été dénoncée aussi par Roland

Ries, maire PS de Strasbourg et nouveau président du GART.

Un effet pervers possible de la prime transport doit être souligné : elle peut amener le salarié à se loger plus loin de son lieu de travail. Alfred Sauvy, il y a 40 ans, a bien montré que le faible coût des déplacements, quel que soit d'ailleurs le mode utilisé, tend à allonger les distances parcourues et donc la durée des déplacements.

C'est ce risque qui amène l'AUT-Ile de France à ne pas préconiser une zone tarifaire unique de transport collectif qui, par ailleurs, entraînerait une baisse des recettes commerciales réduisant les possibilités d'investissement.

En incitant le salarié à se loger en périphérie urbaine lointaine même en l'absence d'une desserte collective, la prime essence aura un effet pervers plus grave que la prime transport collectif, car elle favorisera l'étalement urbain en tache d'huile que les lois Grenelle de l'environnement cherchent au contraire à maîtriser.

C'est bien une incitation financière à habiter plus près des centres urbains, où les emplois sont concentrés, et un développement du logement social qui doivent être recherchés.

Jean Sivardière

Transports et institutions en Ile de France

De nombreux problèmes franciliens sont liés au découpage institutionnel.

- Un effet frontière très net existe entre Paris et sa banlieue.

Des lignes parisiennes d'autobus ont été prolongées vers la banlieue, mais les prolongements possibles de lignes de banlieue jusqu'à des nœuds ferroviaires parisiens sont restés au stade de simples réflexions.

Après l'extension du tramway T3 des Maréchaux vers l'est, les lignes 57 (banlieue-banlieue) et 351 (Paris-Roissy) ne disposeront plus de site réservé.

Le système de location de vélos Vélib' a été mis en place sans examiner son extension possible en banlieue, ce qui a posé des problèmes juridiques quand l'extension a été envisagée.

- Les projets de liaisons entre banlieues (tangentiels SNCF, "grand tram", rocade métro) progressent difficilement. De multiples acteurs décident des techniques et des tracés, les choix sont peu transparents et parfois contestables (tramways sur pneus Chatillon-Viroflay et Saint-Denis-Sarcelles).

- L'agglomération parisienne est formée d'une mosaïque de municipalités qui ont chacune le pouvoir inadmissible de bloquer des projets d'intérêt général. Cela a été, ou est encore, le cas à Puteaux, Colombes, Noisy-le-Sec, Antony, St-Maur-

des-Fossés, l'Ile-Saint-Denis, Clichy-la-Garenne...

Le PDU francilien est difficilement mis en œuvre au niveau local. Fin 2007, une douzaine seulement d'axes bus Mobilien était aménagée, essentiellement à Paris, sur la centaine prévue, et les améliorations sont restées le plus souvent en retrait des objectifs, surtout en matière de vitesse commerciale.

- Des politiques disparates sont menées en matière d'urbanisme. En dépit d'un schéma directeur et d'un PDU, on voit fleurir en Ile de France des centres commerciaux (par exemple à Aubervilliers), des multiplexes, des opérations d'habitat diffus non ou mal desservis par les transports collectifs.

- La tarification concentrique des transports collectifs manque de souplesse, elle est inadaptée à la vision polycentrique de l'Ile de France dont on se réclame. Il faut lui substituer des tarifications par bassins de vie.

Des observations qui précèdent se dégagent au moins deux idées :

- les intercommunalités doivent être renforcées au détriment des communes ;

- le STIF doit voir ses compétences élargies : voies express, taxis, information multimodale, logistique urbaine...

Jean Macheras, AUT-Ile de France

Le coin du cycliste

Code de la rue

Un décret important du 1er août 2008 a modifié le Code de la route et constitue un premier pas vers l'adoption d'un véritable Code de la rue. Il entérine le principe du double sens cyclable dans toutes les rues à vitesse limitée à 30 km/h, zones 30 et futures zones de rencontre, légalisées par le décret. Le double sens est déjà expérimenté avec succès par plusieurs villes françaises dans des rues à sens unique où la vitesse est limitée à 50 km/h, il évite de longs détours aux cyclistes.

Le vélo est-il dangereux ?

Du 1er septembre 2007 au 1er mai 2008, le nombre des cyclistes victimes d'accidents de la circulation à Paris a augmenté de 7% alors que l'utilisation du vélo y a crû de 24% (un cycliste sur trois est utilisateur de Vélib).

Vélos et camions

Seulement 3,7% des accidents impliquant un cycliste ont été mortels (statistique 2007). Mais le risque qu'un tel accident soit mortel est 4 fois plus élevé s'il implique un camion. Les accidents cycliste-camion sont rares mais le plus souvent meurtriers.

La FUBicy vient de publier un remarquable dépliant démontrant aux cyclistes, photos à l'appui, comment ils peuvent se prémunir du danger potentiel présenté par un camion ou autre véhicule à grand gabarit (bus, engin agricole) qui effectue une tourne à droite ou une tourne à gauche. Les notions d'angle mort et de porte-à-faux sont expliquées et 5 règles d'or à respecter par le cycliste sont énoncées.

La FNTR diffuse le dépliant auprès des conducteurs de camions. Une animation sur ce thème a été présentée par la société Géodis Calberson lors de la dernière fête du vélo.

Libre service

Le Vélo en Libre Service (VLS) se développe : après Lyon et Paris (où l'utilisation du vélo a crû de 70% en 2007), 43 villes françaises se sont équipées. Mais ces initiatives ne nuisent pas à la vente de vélos de ville, qui a progressé de 35% en 2007 selon le Conseil national des Professions du Cycle, car elles ont contribué à rénover l'image du vélo urbain, moyen de transport économique et bien adapté à la ville.

A Rouen, l'offre VLS est très diversifiée : vélos classiques, vélos pliants bien adaptés aux déplacements intermodaux, et vélos à assistance électrique (VAE) bien adaptés aux déplacements entre la ville basse et les plateaux.

Crise financière : retour au bon sens ?

Comme les banques et les entreprises, les collectivités territoriales sont touchées à leur tour par la crise financière et la crise économique qu'elle entraîne.

D'une part elles vont être confrontées à la frilosité des banques, qui répondront plus difficilement à leurs demandes d'emprunts, d'autant que leurs partenaires traditionnels figurent parmi les plus fragilisés (Dexia, Caisse d'Épargne, Crédit Agricole, Société Générale...), et à la remontée générale des taux des emprunts.

D'autre part elles devront supporter la réduction de leurs recettes fiscales, en particulier les droits de mutation. Ces derniers se sont élevés à 10 milliards d'euros en 2008 et dépendent à la fois du nombre des transactions et des prix de l'immobilier ; les départements en perçoivent 75%, et c'est grâce à leur forte hausse observée depuis quelques années qu'ils ont pu financer des dépenses sociales dont la progression se poursuit inexorablement.

Dans ce contexte, les élus territoriaux peuvent-ils encore se permettre de financer leurs danseuses : autoroutes (A45) ou 2x2 voies (doublement de la RN 88 Lyon-Toulouse), routes (cas de tous les départements, souvent aidés par les régions), aéroports (Nantes), pénétrantes ou rocades souterraines (Marseille, Grenoble), voire ponts-levants (Bordeaux) - autant d'investissements dispendieux et anachroniques puisque la circulation routière a commencé à diminuer et que les crédits manquent pour les transports collectifs et même les aménagements cyclables pourtant bien moins coûteux ?

Or les dépenses de transport collectif, pour l'investissement et plus encore pour l'exploitation, doivent être accrues fortement pour répondre à l'augmentation spectaculaire de la fréquentation observée depuis quelques années (environ 6% par an aussi bien en transport urbain qu'en TER).

Bien des élus pensent sans doute que le prix du pétrole, qui vient de baisser fortement, va stagner, que son pic récent n'est qu'un mauvais souvenir, et que la demande de transport alternatif à la voiture va se calmer. Qu'ils lisent le rapport inquiétant (voir détails page 7) que vient de publier le TF-POES (Task Force for Peak Oil and Energy Security) !

Jean Sivardière

Le plan de relance et l'automobile : une crise ignorée de surproduction

Impliquant une forte progression de l'endettement public, un plan de relance bien ciblé doit être compatible avec un développement soutenable. Il doit donc être sélectif et viser en priorité des secteurs pouvant sauvegarder ou créer rapidement des emplois pérennes et non délocalisables, ayant une forte utilité sociale et contribuant au bien-être des générations futures, enfin permettant d'économiser du pétrole et de limiter les émissions de gaz à effet de serre. Dans le secteur des transports, le plan de relance répond mal à ces objectifs : il est trop basé sur des recettes traditionnelles qui ont déjà échoué ou ne sont plus d'actualité (aide à l'industrie automobile, travaux routiers), et les mesures favorables aux modes de transports écologiques sont trop timides.



Photo : Annick Restle

Seul le secteur transports du plan de relance est examiné ici : prime à la casse pour soutenir le marché automobile ; aide financière massive aux constructeurs et sous-traitants ; relance de trois projets autoroutiers gelés depuis le Grenelle de l'environnement et de gros travaux sur le réseau routier national ; accélération de la réalisation de projets ferroviaires programmés depuis longtemps : LGV (travaux préparatoires), travaux de régénération du réseau classique et aménagements inscrits dans les Contrats de Projets Etat-Régions.

Enfin les entreprises publiques (SNCF, RATP) contribueront à la relance en accélérant des achats de matériel roulant et la modernisation de gares.

Industrie automobile : une surproduction structurelle

Le secteur automobile est confronté aujourd'hui à une triple crise :

- une fluctuation conjoncturelle du marché, liée aux crises financière (raréfaction du crédit) et économique ;

- l'inadaptation de la production au marché de la « voiture propre » (Renault, Peugeot et Citroën viennent de sortir des 4x4 qui ne se vendent pas) ;

- plus fondamentalement, une chute durable et non anticipée de la demande, sur laquelle on veut encore fermer les yeux. Comme le rappelle Stéphane Lauer (Le Monde du 27-12-2008) : « on croit à tort qu'on vit aujourd'hui une nième crise et que tout rentrera dans l'ordre une fois la bourrasque passée. C'est une crise de surproduction qui éclate aujourd'hui. Ces dernières années déjà, pour faire tourner les usines à tout prix, les constructeurs ont multiplié les ristournes aux clients ou les ventes non rentables aux sociétés de location. La majorité des constructeurs gagne désormais davantage avec la revente des pièces détachées et le commerce des voitures d'occasion qu'avec les véhicules flamboyants neufs qui sortent des usines ».

Il s'agit bien d'une crise structurelle. De nombreuses tendances, en effet, freinent ou vont freiner l'utilisation intensive de la voiture, ralentir le renouvellement du parc et même rendre moins nécessaire la propriété

individuelle d'une voiture (en particulier d'une deuxième voiture).

1 - L'amélioration progressive de l'offre alternative à la voiture

- le renforcement et la diversification des transports collectifs de proximité (transport à la demande, tram-train, cadencement des trains TER) et l'extension du réseau TGV ;

- le développement des aménagements cyclables, l'offre croissante de vélos en libre service, l'organisation de pédibus et vélobus, le succès du vélo à assistance électrique ;

- l'amélioration de l'intermodalité (train + vélo, parkings relais) ;

- l'organisation progressive du covoiturage et de l'autopartage (en Suisse, on trouve 60 000 autopartageurs : il y a déconnexion entre la possession et l'usage de la voiture).

2 - Les contraintes apportées peu à peu à la libre circulation automobile

- la croissance de la congestion et les difficultés de stationnement dans les zones urbaines, et l'allongement des distances domicile-travail, qui rendent pénible l'usage de la voiture ;

- le renforcement des mesures de sécurité routière (la vitesse moyenne a chuté de 10 km/h) ;

- un partage de la voirie urbaine de moins en moins favorable à la voiture ;

- l'introduction possible du péage urbain comme ailleurs en Europe.

3 - Les évolutions tarifaires

- la hausse du prix des carburants routiers, dont la perspective est aujourd'hui intégrée par le public, qui commence à délaisser les logements trop éloignés des centres-villes ;

- à l'inverse, l'introduction de tarifications sociales urbaines adaptées aux ménages à faibles revenus, et de tarifications intermodales favorables à l'ensemble des usagers ;

- la création de la prime transport (remboursement de la moitié du prix de l'abonnement domicile-travail) et la création récente de la carte de réduction SNCF « enfant-famille ».

4 - Les contraintes externes

- la contrainte pétrolière (diminution des réserves, risques géopolitiques) ;

- la contrainte environnementale (cadre de vie, santé publique, climat).

Ces contraintes amèneront inéluctablement les pouvoirs publics à renforcer une politique de maîtrise de l'automobile et d'offre alternative.

5 - L'altération de l'image valorisante de la voiture

- la montée de la sensibilité environnementale de la population ;

- l'affaiblissement de l'image symbole de liberté et signe de réussite sociale.

6 - Les évolutions à long terme de la forme des villes et du mode de vie

- la densification urbaine autour des gares ferroviaires et le long des axes de transport collectif lourd ;

- l'intérêt porté au commerce de proximité au détriment des hypermarchés, le développement des livraisons à domicile et du commerce en ligne ;

- le développement du télétravail.

7 - L'érosion du pouvoir d'achat

La fracture sociale s'accroît : précarisation du travail, multiplication d'emplois à courte durée et à faible rémunération, chômage, problème des retraites. De plus en plus de ménages éprouvent des difficultés à financer les dépenses liées à leur voiture. Les jeunes doivent trouver l'argent pour passer le permis et supporter des assurances plus élevées.

Les comportements de mobilité évoluent

Un changement dans les comportements de mobilité est déjà observé.

● La fréquentation des tramways, métros et TER explose à Paris comme en province (+ 6% par an).

● Les Plans de Déplacements d'Entreprise connaissent un grand succès.

● Les enquêtes effectuées à Lyon et Lille en 2006 ont révélé un recul de la circulation automobile urbaine (à Lyon, la part modale de la voiture a diminué de 9% depuis 1995). Et le kilométrage moyen de l'automobiliste a déjà diminué de 1 000 km/an en dix ans.

● Dans les grandes villes suisses, le taux de motorisation des ménages ne dépasse pas 50% : en France, une telle situation n'est rencontrée qu'à Paris mais pourrait se généraliser.

Dans ce contexte, faut-il s'acharner à relancer le marché automobile ?

● La revue Challenges le rappelle, l'emploi automobile est très surestimé : en réalité 275 000 emplois chez les constructeurs et sous-traitants ; même si on y ajoute les garagistes et les journalistes spécialisés, on est loin d'un emploi sur dix (soit 2,5 millions) selon le Chef de l'Etat, qui reprend les affirmations complaisantes du lobby.

● L'industrie automobile est très automatisée, contrairement au bâtiment ou au transport collectif qui restent des industries de main-d'œuvre.

● Cette industrie n'a pas de perspective de croissance : le marché automobile est déjà saturé, la durée de vie des voitures s'est allongée et le taux de motorisation ne peut guère progresser, même dans les zones périurbaines ou rurales.

Il s'agit donc d'un simple marché de renouvellement, en perte de vitesse.

Prime à la casse ? Voiture électrique ?

D'un coût élevé pour l'Etat, cette mesure de facilité à court terme aura des effets pervers : elle relance les ventes, non la fabrication ; elle constitue une aubaine pour ceux qui envisageaient un achat, mais ce qui sera vendu aujourd'hui ne le sera pas demain. Elle permet de dégonfler les stocks de véhicules neufs mais déstabilise le marché de l'occasion (le rabais sur le neuf peut dépasser 25%). Concernant surtout de petits véhicules fabriqués à l'étranger, elle est contradictoire avec la volonté de l'Etat de favoriser la production automobile "sur le sol national". En définitive, elle ne fera que retarder les adaptations nécessaires.

Quant à la production de voitures dites "propres", il est légitime que l'Etat l'encourage. Mais il ne faut pas en faire la panacée : ces véhicules sont aussi encombrants et dangereux que les autres, et la voiture électrique doit elle aussi être alimentée en énergie.

Encore des routes ?

● La France est déjà parfaitement équipée en infrastructures routières : son réseau est même surdimensionné, sa longueur égale celle des réseaux allemand et britannique réunis. A l'inverse, elle est sous-équipée en transports urbains, et son réseau ferré classique est dégradé sur les itinéraires secondaires, et saturé dans les zones urbaines. Le transport collectif (urbain, régional) ne peut plus répondre à la demande : de nouveaux investissements sont urgents.

● A dépense égale, l'investissement dans les transports collectifs (infrastructures, matériel roulant, exploitation) crée deux fois plus d'emplois, pour la plupart pérennes et par définition non délocalisables, que les travaux routiers.

● Le Chef de l'Etat l'a souvent affirmé, "il faut agir maintenant sans perdre de temps" contre la dépendance pétrolière et contre la dérive climatique. En 2007, il avait promis qu'en matière d'infrastructures, le rattrapage concernerait en priorité les modes écologiques.

● Le choix des infrastructures nouvelles détermine largement les trafics de demain. La relance des travaux routiers peut se révéler d'autant plus perverse que la chute récente du prix du pétrole a entraîné celle du prix des carburants.

● Enfin bien des projets routiers en attente ont été élaborés il y a des décennies, dans un contexte bien différent du contexte actuel, et ne sont plus d'actualité (par exemple la mise à 2x2 voies de la RN 88 Lyon-Toulouse).

La relance par la route est donc inutile et contradictoire avec le Grenelle de l'environnement, dont elle brouille le message.

Les propositions de la FNAUT : un plan de relance vraiment écologique

Le plan de relance fait la part trop belle à l'automobile et aux travaux routiers, il cherche à conforter à tout prix des secteurs économiques qui datent du siècle passé.

● Maurice Lévy, président de Publicis : "Trois phénomènes se sont juxtaposés ces derniers mois. Une hausse inédite du prix de l'essence. Une montée en puissance du sentiment que tout ce qui touche à la planète est essentiel. Enfin le tarissement du crédit, qui amène les consommateurs à décaler dans le temps l'achat d'un nouveau véhicule. Ils peuvent alors se rendre compte que leur voiture actuelle n'est ni périmée, ni brinquebalante. Ils prennent conscience que l'urgence de changer de voiture s'est relativisée".

● Bruno Marzloff, sociologue : "La mise en place de motorisations électriques est positive mais elle ne résout ni la dépendance automobile, ni sa perte d'efficacité. Le consommateur va progressivement délaisser l'objet automobile patrimonial pour n'en conserver que les bénéfices serviciels".

● Bruno Frappat, chroniqueur : "Aujourd'hui, les plans de relance s'attachent plus, pour d'évidentes raisons sociales, à soutenir l'industrie automobile, qu'à développer partout les transports collectifs. C'est répondre à une urgence. Mais l'avenir, comment le relancera-t-on ?"

● Jean-Marc Jancovici, expert indépendant en énergie : "On base la relance sur ce qui a fonctionné au 20ème siècle, en croyant que cela va continuer : ventes de voitures, km d'autoroutes, une pincée d'immobilier en banlieue étalée ; on nomme même un nouveau ministre pour faire le contraire de ce que devrait faire M. Borloo".

● Daniel Cohn-Bendit : "Si nous ne faisons pas une révolution dans le secteur des transports, l'industrie automobile subira le même sort que la sidérurgie".

● Nicolas Stern, professeur à la London School of Economics : "Il faut orienter l'aide à l'automobile vers la recherche et le développement d'un modèle économique concourant à la lutte contre le réchauffement climatique".

● Guillaume Goubert, La Croix : "Comme par enchantement, des sommes considérables surgissent des caisses de l'Etat, sans que personne ne se pose la question de l'endettement qui va en résulter. Il est opportun de s'endetter quand l'investissement réalisé peut demain rapporter davantage que le capital emprunté. En revanche, s'endetter pour couvrir des dépenses courantes conduit à la catastrophe. Renforcer les moyens de notre pays en matière de transports collectifs, d'éducation ou de technologies vertes prépare pour demain une prospérité durable tout en apportant du travail aujourd'hui".

(voir aussi encadré page 4)

1 - L'aide massive apportée à l'industrie automobile, mal ciblée, risque de ne résoudre aucun problème et de priver d'autres secteurs d'une intervention plus efficace. L'aide de l'Etat doit être réservée à la mise au point de véhicules moins polluants et à une reconversion partielle (car la voiture aura toujours un rôle à jouer). La crise doit être l'occasion de corriger les erreurs stratégiques des constructeurs en appuyant leurs efforts d'adaptation aux impératifs écologiques, et de repenser la place de l'automobile dans l'industrie française : c'est la condition de la survie du secteur, qui doit produire mieux et moins.

2 - Les grands travaux routiers doivent être abandonnés. La relance du Grand Contournement Ouest de Strasbourg, malgré l'opposition d'une large fraction de la population et du maire de Strasbourg, illustre de manière caricaturale les orientations irréflechies du gouvernement : cette rocade ne fera que renforcer le rôle de la route, alors qu'il fallait accélérer l'extension du réseau de tramway (la congestion de l'A4 à la traversée de Strasbourg est due au trafic local pendulaire et non au transit).

3 - Quasiment ignorés dans l'actuel plan de relance, les très nombreux projets de Transport Collectif urbain en Site Propre doivent être lancés immédiatement, avec de fortes participations financières de l'Etat, car ils ne présentent aucun risque d'erreur : extension de lignes de métro (Paris, Lyon, Toulouse), nouvelles lignes de tramway.

Ces investissements, souvent retardés par le manque de ressources des collectivités locales, sont urgents car les réseaux existants, saturés, doivent être renforcés sauf à bloquer le transfert modal (RER A et ligne 13 du métro à Paris, tramway de Bordeaux, Busway de Nantes, ligne D du métro de Lyon).

4 - La régénération et la modernisation du réseau ferré classique sont tout aussi urgentes : des lignes sont saturées ou dégradées, les trains sont ralentis. Ici encore les projets sont nombreux :

- modernisation de la ligne Massy-Valenton, bloquée de manière absurde par un conflit politique affligeant ;
- modernisation complète des lignes Aix-Marseille, Lyon-Bourg, Lyon-Saint Etienne (à la place de l'A45) ;
- électrifications (sillon alpin) ;

- construction de la gare TGV de Vandières en Lorraine ;
- création d'évitements sur les lignes à voie unique (Aix-Annecy, ...) pour faciliter le cadencement des TER ;
- réouvertures des lignes Fontenay-Niort, Avignon-Carpentras, Lyon-Trévoux, Oloron-Canfranc, Belfort-Delle, Montluçon-Ussel... ;
- aménagement de l'axe Lille-Bayonne pour le ferroutage.

Les travaux d'entretien des voies fluviales et des barrages doivent être accélérés eux aussi.

5 - Parallèlement, il faut accélérer un ensemble d'investissements moins lourds et pouvant démarrer rapidement, faciles à financer et donnant du travail à de petites entreprises locales :

- sites propres bus, d'où une meilleure offre à coût d'exploitation constant ;
- amélioration de la sécurité routière par des travaux ralentissant le trafic (remodelage de la voirie, zones 30, mise en sécurité des passages à niveau dangereux, pose de radars automatiques, aménagements piétons et cyclables) ;
- aide à la création de vélostations, de véloroutes et voies vertes.
- aménagements de voirie et de gares pour les personnes handicapées.

6 - Les projets de LGV Bretagne, Tours-Bordeaux et Est 2ème phase, la branche Est du TGV Rhin-Rhône 2ème phase, le Lyon-Turin, le contournement de Nîmes-Montpellier sont au point, ils peuvent être lancés assez rapidement.

D'autre part il est souhaitable d'accélérer l'étude du barreau francilien sud de l'interconnexion des lignes TGV.

Mais, avant toute accélération, et afin d'éviter de lourdes erreurs, les autres grands projets - routiers, ferroviaires et fluviaux - doivent être validés dans le cadre du Schéma National des Grandes Infrastructures de Transports (SNIT), après évaluation de leur impact économique et écologique à long terme.

Il faut se méfier des grands projets, même ferroviaires, élaborés sans réflexion suffisante : aéroport de Notre Dame des Landes à Nantes, canal Seine-Nord (son coût est passé de 3,2 à 4,2 milliards d'euros, dont un à la charge des collectivités territoriales), barreau TGV Poitiers-Limoges ou encore canal Saône-Moselle remis à l'étude sous la pression d'élus en mal de grand projet.

7 - Enfin il faut intensifier l'exploitation des transports collectifs : renforcement des fréquences, élargissement de l'amplitude horaire, extension des réseaux, rabattement sur les grands axes.

Le contrat de performance Etat-RFF, signé le 3 novembre 2008, prévoit que 13 milliards seront consacrés par RFF d'ici 2015 à la régénération du réseau ferré classique : il était temps. La réforme des péages est tout aussi importante, nous en décrivons ici les principes.

Selon l'Union Européenne, les péages ferroviaires doivent couvrir uniquement le coût marginal d'utilisation du réseau. Cependant l'article 8.1 de la directive 2001-14 permet en pratique aux Etats de fixer librement les péages, en fonction des possibilités du marché, pour les rapprocher du coût complet de l'infrastructure. Selon RFF, ce coût complet, qui a atteint 6 milliards en 2007, se décompose en trois parties :

- une part de 23% correspond au coût du capital (remboursement de la dette de 28 milliards, soit 1,4 milliard) ;
- une part de 52% correspond aux coûts fixes d'exploitation, d'entretien et d'investissement (régénération et modernisation) du réseau, soit 3,1 milliards ; ces dépenses sont indépendantes de l'intensité du trafic ;
- enfin une part de 25% correspond aux coûts variables d'usage du réseau, qui dépendent de l'intensité du trafic, soit 1,5 milliard par an.

En 2007, les péages versés par la SNCF et les opérateurs privés de fret se montaient à 2,7 milliards, soit un taux de couverture moyen de 45% du coût complet de l'infrastructure. Ils se répartissaient ainsi suivant les trains :

- TGV 43% (soit 1,16 milliard) ;
- trains classiques nationaux 8% ;
- Transilien 22% ;
- TER 19% ;
- trains de fret 8%.

Le montant des péages est actuellement, en moyenne sur tous les types de trafic, supérieur au coût marginal d'utilisation du réseau (qui comprend les coûts variables et une certaine partie des coûts fixes) mais inférieur au coût complet, qui est deux fois et demi plus élevé. Les péages TGV et Transilien sont supérieurs au coût complet, les péages Corail voisins du coût marginal, les péages fret très inférieurs à ce coût et les péages TER intermédiaires entre les deux coûts.

L'Etat a décidé, comme le réclamait RFF, que les péages devront peu à peu couvrir le coût complet : le taux de couverture passera de 48% en 2008 à 60% en 2012. L'objectif de la réforme est double : assurer un financement pérenne du réseau ; se rapprocher de la vérité de coûts pour pouvoir proposer des tarifs rationnels aux acteurs qui veulent réserver des sillons (SNCF, opérateurs privés, charbonniers, ports, régions).

- Les péages TGV sur les LGV sont actuellement de 8 euros par train x km

contre 14 en Allemagne. Ils augmenteront de 60 millions par an pendant 4 ans et atteindront 1,4 milliard en 2013. Ils seront en partie modulés "sur le type de convoi et en particulier sa capacité d'emport" : les rames doubles et les rames Duplex paieront plus qu'une rame ordinaire, mais le péage par voyageur sera plus faible.

En clair, RFF pratique dorénavant une politique de "yield management" : les sillons sont utilisés comme outil de régulation (les tarifs incitent les opérateurs à ne pas encombrer les sillons de pointe) et tarifés en fonction de la capacité contributive des opérateurs. Le TGV acquitte déjà le coût complet sur les LGV ; RFF a pour objectif de financer les lignes classiques par la hausse des péages TGV.

Si la hausse des péages (20%) est répercutée mécaniquement par la SNCF sur les voyageurs, les tarifs TGV augmenteront à terme de 6% (le péage représente 30% du prix du billet).

- Les péages fret sont actuellement de 1,80 euros par train x km contre 2,30 en Allemagne. Ils seront relevés progressivement à 4,3 euros par train x km, valeur du coût marginal. Dans un premier temps, l'Etat remboursera cette hausse aux acteurs du fret.

- Les péages TER (actuellement de 3,83 euros par train x km contre 4,08 en Allemagne) et les péages Corail devront couvrir les coûts fixes et variables (coût complet hors capital). Dans un premier temps, l'Etat remboursera la hausse des péages TER aux régions.

Une réforme rationnelle mais incomplète

La réforme des péages est rationnelle mais présente plusieurs défauts graves.

- La SNCF sera tentée d'augmenter le prix des billets TGV, déjà jugé trop élevé par une large part de la clientèle.
- La hausse des péages TER risque de renforcer à terme les disparités entre les différentes régions.
- Des péages TER trop élevés peuvent fragiliser les lignes à faible trafic utiles pour l'aménagement du territoire.
- Le financement des lignes nouvelles (voyageurs et fret) reste flou. Il doit être assuré par des écotaxes sur les trafics routier et aérien. C'est l'esprit du Grenelle de l'environnement.
- Enfin la dette doit être assumée par l'Etat, selon la promesse qui a été faite en 1997 lors de la création de RFF.

Rectificatif - En page 3 de FNAUT Infos n°168, nous avons indiqué les valeurs des péages fixés par RFF : il s'agit de valeurs par train x km, et non par voyageur x km ou tonne x km.

- Claude Jullien : d'un côté, on encourage la fabrication et la vente de voitures, de l'autre, on en favorise l'usage. Le plan de relance est cohérent mais bien éloigné d'une politique écologique, et il ne suffira pas à sauver l'industrie automobile. Des licenciements sont inévitables, il s'agit de les limiter au maximum par une politique prévoyante de reconversion partielle.

- Michel Zonca : lorsque les charbonnages ou la sidérurgie n'ont plus été jugés compétitifs, on n'a pas envisagé un plan pour maintenir les emplois mais on a préparé une reconversion ; il faut de même réorienter l'automobile vers les secteurs écologiques.

- Jacques Vaisson : la prime à la casse est un non-sens économique. L'acheteur d'un modèle étranger bénéficiera aussi de la prime sans bénéfice pour l'industrie française. Et pourquoi ne pas accorder une prime pour aider les ménages à remplacer leurs vieux meubles ?

- Jean-Paul Guigue : la France se donne volontiers en exemple pour son engagement écologique, le plan de relance doit donc s'en tenir aux orientations du Grenelle de l'environnement sinon il sera encore une occasion ratée pour l'avenir.

- Sébastien Rabuel : pourquoi pas une prime pour les ménages qui abandonnent leur voiture définitivement, sans en racheter une ? Voilà une vraie mesure écologique, un moyen d'encourager vélo, marche, autopartage,... et diminuer les coûts externes de la voiture, qui pèsent lourd sur notre économie.

- Xavier Braud : la période actuelle est idéale pour augmenter la TIPP et dégager quelques centaines de millions indispensables au financement des transports publics. Limiter la baisse provisoire du prix des carburants est indispensable pour éviter de donner de mauvais signaux aux automobilistes.

- Jean Dreyer : une circulaire récente du MEEDDAT assujettissant toute réouverture de ligne à la suppression de tous les passages à niveau joue contre la relance de l'activité économique en alourdissant les coûts de ces opérations, qui sont reportées.

- Frédéric Laugier : une partie de la population s'appauvrit, il en résulte une hausse du nombre d'automobilistes circulant sans assurance, voire sans permis, poussés à ces extrémités par l'adaptation des transports collectifs.

- François Rebillard : la quasi-absence de transports collectifs en Béarn oblige les familles à être bi- et même tri-motorisées. Des mots tels que intermodalité, parking-relais, tram-train, ... ne figurent pas dans notre dictionnaire.

Le rapport Haenel 1 (voir FNAUT Infos n°169), proposait la création d'une filiale de la SNCF assumant les compétences de RFF en matière d'exploitation du réseau. La formule retenue par le gouvernement renforce au contraire RFF : une direction indépendante de la direction générale, comprenant les 14 400 horairistes, aiguilleurs et régulateurs, sera créée au sein de la SNCF ; chargée de la production et de l'attribution des sillons, elle aura un budget distinct de celui de la SNCF, ses agents conserveront le statut de cheminot, son directeur sera nommé "en lien avec le président de RFF".

Cette réforme devrait introduire plus de transparence dans l'attribution des sillons mais, comme la formule Haenel, elle présente l'inconvénient de scinder en deux la branche infrastructure de la SNCF, accroît l'imbrication RFF-SNCF, et ne règle pas les conflits les plus cruciaux apparus entre RFF et SNCF, qui concernent la gestion de l'infrastructure et la conception des lignes nouvelles.

La FNAUT maintient donc son intérêt pour la formule en vigueur en Allemagne, où elle convient à tous les acteurs.

Supercherie démasquée

La SNCF veut-elle avoir la peau de la ligne des Cévennes ? Elle avait décidé de limiter à Brioude la circulation d'un des deux TER quotidiens Clermont-Nîmes, prétextant une coexistence impossible avec un train de fret Langeac-Tarascon exploité par l'opérateur privé ECR. Pierre Pommarel, conseiller régional Vert d'Auvergne, a consulté le graphique des circulations, constaté que l'argument n'était pas fondé techniquement, imaginé un horaire du TER bien plus favorable à la clientèle, et alerté le président du Conseil régional. Deux jours plus tard, la SNCF faisait marche arrière et adoptait la proposition de Pierre Pommarel.

Exaspérés, les élus concernés par l'avenir de la ligne des Cévennes sont devenus très virulents à l'égard de la SNCF. Selon Jean de Lescure, conseiller général UMP de Villefort : "nous devons nous méfier de ces dirigeants qui nous mènent en bateau, la mauvaise foi est leur méthode de gestion. Quand il y a des clients, la SNCF ne trouve rien de mieux que de supprimer des voitures et de ne plus assurer les correspondances". Pierre Pommarel va plus loin : "c'est un poker menteur insupportable que nous impose la SNCF. Je suis persuadé que le ralentissement des trains a été calculé pour tuer cette ligne nationale malgré les investissements des régions. Nous devons considérer que la SNCF est notre ennemi".

Ferroviaire, aérien, électricité : une comparaison instructive

Le transport ferroviaire

- RFF est propriétaire du réseau ferré, à l'exception en particulier de Nice-Digne, propriété de l'Etat. RFF fixe le montant des péages et impose sa programmation des travaux (sans compensation financière pour les exploitants).
- La SNCF, dont l'Etat est l'actionnaire unique, et quelques opérateurs privés de fret utilisent le réseau. Par ailleurs, la branche infrastructure de la SNCF gère, pour le compte de RFF, l'exploitation du réseau (aiguilleurs, régulateurs), la conception et l'allocation des sillons (horairistes) et les travaux de modernisation et de maintenance du réseau.
- L'EPSF (Etablissement Public de Sécurité Ferroviaire) assure la certification des exploitants et l'homologation des matériels roulants et des voies.
- La CRAF (Commission de Régulation des Activités Ferroviaires) va dorénavant contrôler l'application des règles de la concurrence entre opérateurs.
- La DGITM (Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer) est l'administration de tutelle pour les infrastructures et les services (homologation des tarifs) hors aérien.

Le transport aérien

Le système aérien est organisé de manière sensiblement différente.

- RFF n'a pas d'équivalent unique. Aéroports de Paris est devenu une société anonyme propriétaire des infrastructures parisiennes, dont l'Etat est actionnaire majoritaire à 68%.
- Depuis 2003, certains aéroports de province sont devenus, comme certains ports, propriété de collectivités territoriales, leur gestion est déléguée à des Chambres de Commerce et d'Industrie ou à des opérateurs privés tels que Veolia. Les 7 aéroports principaux de province ont un statut particulier.
- ADP et les aéroports de province aménagent et exploitent directement les aéroports (pistes, terminaux).
- Air France et les autres compagnies françaises et étrangères sont des sociétés privées, elles exploitent les lignes aériennes et fixent librement leurs tarifs.
- Depuis 1995, les créneaux horaires sont distribués, sur les aéroports saturés (Paris, Lyon, Nice) par la COHOR, association pour la coordination des horaires, organisme indépendant financé par les principales compagnies françaises et les aéroports concernés.
- L'autorité de tutelle est la DGAC (Direction Générale de l'Aviation Civile), dont le rôle régalien est beaucoup plus important que celui de la DGITM.

Elle gère la circulation aérienne (4100 contrôleurs sont répartis dans les centres d'Athis-Mons, Aix-en-Provence, Bordeaux, Brest, Reims et dans les tours de contrôle des aéroports). Elle certifie les compagnies opérant en France et surveille les compagnies étrangères, recueille les taxes d'aéroports et gère les accords internationaux hors Europe.

Sa sous-direction des entreprises de transport aérien joue le rôle de médiateur entre les compagnies aériennes et les clients (les compagnies, malgré les demandes de la FNAUT, ne possèdent pas de service de médiation).

Le secteur de l'électricité

- Analogue à la SNCF qui produit et vend du transport, EDF est un producteur et vendeur d'électricité, qui exploite des centrales nucléaires, thermiques et hydroélectriques.
- Homologue de RFF, RTE est le gestionnaire du réseau public français de transport d'électricité. Il exploite, entretient et développe un réseau d'environ 100 000 km de ligne à haute tension. Cet établissement public a été créé en juillet 2000 au sein d'EDF, sous la forme d'un service indépendant sur les plans financier, managérial et comptable, à la suite de la libéralisation du secteur de l'électricité, qui a imposé la séparation des fonctions de production et de transport de l'électricité. Depuis 2005, RTE est une société anonyme à capitaux publics, filiale d'EDF et propriétaire de son patrimoine industriel. RTE est ainsi indépendant des producteurs d'électricité et leur garantit un accès équitable au réseau de transport. RTE gère à la fois des infrastructures et des flux : l'électricité ne se stockant pas, RTE assure l'ajustement entre production et consommation (www.rte-france.com).
- La CRE (Commission de Régulation de l'Énergie) a été créée en 2000 : c'est un organisme de régulation indépendant des acteurs du marché de l'électricité. C'est la CRE qui propose les tarifs d'accès des producteurs au réseau de transport et de distribution de l'électricité, ces tarifs sont soumis à l'approbation du Ministère de l'Industrie. La CRE a plus de pouvoir que la CRAF.

Si le ferroviaire était organisé comme l'aérien, la SNCF serait un simple exploitant, sa branche infrastructure étant répartie entre RFF et la DGITM. S'il était organisé comme l'électricité, RFF serait une filiale de la SNCF comme DB Netz est une filiale de la Deutsche Bahn : c'est la formule suggérée par la FNAUT (FNAUT Infos n°168).

Hausse des tarifs TGV

La SNCF a augmenté les tarifs TGV de 3,5% début janvier (il s'agit des prix maximaux et non du tarif moyen). Cette hausse reste "raisonnable" si on la compare au taux moyen d'inflation de 2,8% en 2008. Pourtant bien des voyageurs se plaignent du niveau élevé des tarifs TGV, en particulier pour les voyages à deux ou plus sans réduction. D'après la SNCF, la moitié de la clientèle Loisir réserve tardivement et paie donc un prix proche du prix maximum.

Cette hausse des tarifs TGV tombe particulièrement mal. Le pouvoir d'achat d'une partie des Français se dégrade. Air France vient de baisser ses tarifs (de 2 à 60 euros par aller-retour) sur ses 120 lignes intérieures afin de pouvoir mieux concurrencer les compagnies à bas prix et... la SNCF ! D'autre part, d'après de nombreux experts, le prix du pétrole pourrait stagner pendant un ou deux ans (avant de repartir inéluctablement à la hausse), ce qui pourrait favoriser l'usage de l'automobile.

La SNCF a justifié la hausse par celles du prix de l'énergie et du montant des péages versés à RFF, ainsi que par les investissements importants qu'elle va faire en 2009 (achat ou modernisation de rames TGV en particulier).

Ce dernier argument n'est pas vraiment convaincant : les investissements d'une entreprise doivent-ils être financés par ses clients actuels, alors qu'ils sont supposés générer une clientèle nouvelle, donc des recettes supplémentaires permettant de les rembourser ?

Bizarries

Jean-Claude Delarue, porte-parole auto-proclamé des usagers des transports parisiens, a réclamé avec virulence une indemnisation des usagers suite aux grèves abusives lancées notamment par ses amis du syndicat Sud Rail.

Le secrétariat aux Transports qualifie la loi Bertrand de loi sur le "service minimum" alors que cette formule ne figure pas dans la loi, et pour cause : la loi a été élaborée précisément pour éviter le recours à cette disposition pouvant impliquer la réquisition des grévistes, c'est seulement un "service prévisible" qu'elle permet d'organiser.

Jean-Marc Ayrault, président du groupe des députés PS, préconise un système d'anticipation et de régulation des grèves... qui figure déjà dans la loi Bertrand, qu'il n'a sans doute pas lue.

Sur un plateau de télévision, les députés Eric Raoult (UMP) et Benoît Hamon (PS) se sont dits favorables à la "grève de la gratuité" préconisée par Sud Rail (voir FNAUT Infos n°168) : on aimerait savoir pourquoi.

Gares TGV

A l'heure du Grenelle de l'environnement, il est incompréhensible que des voyageurs soient obligés d'utiliser une voiture pour accéder à une gare TGV : si Nancy et Metz disposent de cars de rabattement sur la gare de Louvigny, ce n'est pas le cas des villes petites et moyennes de Lorraine, c'est-à-dire la moitié de la population de la région. Compte tenu des graves erreurs déjà commises dans le positionnement de ces gares, l'Etat devrait faire voter une loi rendant obligatoire la connexion des gares TGV au réseau classique.

La création de la gare meusienne du TGV Est a engendré un éclatement des points de départ vers Paris. Ainsi Bar-le-Duc, depuis l'arrivée du TGV Est, a perdu 4 allers-retours avec la capitale, et ses habitants prennent aujourd'hui le train pour Paris, en fonction des horaires proposés, à Bar, à Saint Dizier ou à la gare TGV Meuse. Une gare TGV implantée à la campagne déstabilise l'existant en l'affaiblissant, alors qu'une gare TGV connectée au réseau classique peut le consolider.

Michel Vogt, 55 Verdun

Doubler les voies uniques

On double enfin certaines voies ferrées régionales : Lyon-Villars (Bourg en Bresse), Grenoble-Romans (Valence), Béthune-Don (Lille), Marseille-Gardanne (Aix) et bientôt Aix-Manosque et Toulouse-Saint Sulpice (Albi), pour laquelle l'association TARSLY-FNAUT se bat depuis des années. Cela fait 40 ans qu'on le fait pour les routes !

Mais l'Auvergne a perdu deux doubles voies dans les années 1990 : Riom-Gannat (à 20 km de Clermont-Ferrand, un vrai scandale qui devra être corrigé un jour) et Aurillac-Viescamp, et RFF voudrait encore mettre Montluçon-Lapeyrouse à voie unique, ce à quoi il faut s'opposer fermement car, même bien régénérée, une voie ferrée unique n'est qu'une demi-voie ferrée.

Si la topographie est trop contraignante (Le Puy-Saint Etienne) ou si le trafic ne le justifie pas (Aurillac-Arvant, Le Puy-Saint Georges d'Aurac, 52 km sans croisement ce qui est peut-être le record de France, et Saint Georges-Brioude où les retards chroniques des trains sur la ligne des Cévennes compliquent l'exploitation), la multiplication des points de croisement télécommandés s'impose pour permettre un service fiable et attractif (horaires mieux adaptés aux besoins, superposition de dessertes fines et de relations express), donc crédible face à la route pour les relations régionales.

Pierre Pommarel, conseiller régional Vert, ancien représentant FNAUT en Auvergne

Des grèves abusives

De très graves perturbations du service public sont survenues récemment sur le réseau SNCF de la gare Saint Lazare : une grève perlée des conducteurs de trains pendant un mois, à l'occasion du dernier changement de service, a été suivie, après l'agression d'un conducteur, de l'exercice du droit de retrait sans tenir compte des 450 000 usagers qui n'ont pu rentrer chez eux qu'au prix des plus grandes difficultés. Des perturbations prolongées des services TER ont été observées à Nice.

Si une indemnisation correcte a été accordée aux usagers de Saint Lazare, elle ne règle en rien les problèmes de fond :

- le blocage inquiétant du dialogue social au sein de la SNCF ;
- la persistance de l'insécurité dans les transports collectifs ;
- la disproportion, manifeste et inacceptable, entre les motivations du personnel gréviste et l'impact de leur mouvement sur la vie quotidienne de centaines de milliers d'usagers ;
- enfin l'effet des grèves à répétition sur l'attractivité des transports collectifs, l'économie et l'environnement.

La loi Bertrand du 21 août 2007 relative au "service prévisible" est aujourd'hui contournée par de nouvelles pratiques syndicales : grève tournante, grève surprise, minigrève de 59 minutes qui perturbe le service presque autant qu'une grève de la journée et qui est interdite dans la fonction publique. Ces pratiques constituent une véritable négation du service public, exaspèrent légitimement les usagers et déconsidèrent l'ensemble des syndicats.

Or le respect de la loi, comme on a pu le constater lors d'autres conflits à la SNCF ou dans les transports urbains, permet d'améliorer le dialogue social au sein des entreprises de transports et, en cas de grève, de mieux organiser et faire connaître les services maintenus, ce qui est la première exigence des usagers, qui peuvent alors prendre leurs dispositions (voir FNAUT Infos n°157).

Dans ce contexte, la FNAUT demande avec insistance :

- à la direction et au personnel de la SNCF, ainsi qu'à l'Etat son actionnaire unique, de prendre les initiatives nécessaires à la reprise du dialogue social ;
- à l'Etat de renforcer les mesures de surveillance afin d'assurer la sécurité des usagers et des personnels ;
- au gouvernement et au Parlement de faire évoluer la loi Bertrand afin de prévenir les usages abusifs et irresponsables du droit de grève et du droit de retrait (ce dernier ne devant être utilisé qu'en cas de danger immédiat), et d'atténuer la gêne subie par les usagers.

Récompenses :

⊕ 3 points à François Heller, garagiste à Embrun (Hautes Alpes). Voici le conseil inattendu qui figure au bas des factures remises à ses clients : "le pétrole se fait rare, les réparations et l'entretien coûtent cher, la planète va mal. Tournez sept fois votre clé dans votre poche avant de prendre le volant et conduisez écolo".

⊕ 5 points au Conseil régional de Bourgogne. Après avoir créé des liaisons directes entre Dijon et Lyon, Grenoble et Chambéry fin 2007, il a introduit fin 2008 des liaisons directes Dijon-Tours via Nevers.

Punition :

⊖ 3 points à Jacques Mutez, conseiller municipal PRG de Lille, chargé du commerce. Opposé à la piétonisation partielle de la Grand Place et de la place Rihour, il déclare : "un piéton, c'est un automobiliste qui a réussi à se garer". Un piéton non motorisé, ça ne peut pas exister !



⊗ Le magazine L'automobile. Dans son numéro d'octobre 2008, il dénonce le bonus-malus automobile, "pathétique imposture environnementale". Il regrette que le gouvernement ait choisi de taxer les automobilistes plutôt que les bovins, dont les flatulences sont responsables d'émissions de méthane, un gaz dont le pouvoir de réchauffement climatique est très largement supérieur à celui du gaz carbonique.

⊗ Pierre Méhaignerie, député UMP d'Ille et Vilaine. Il se moque bêtement de l'extension de la prime transport au vélo : "c'est un truc de bobos. Pourquoi pas une prime pour compenser l'usure des paires de chaussures ?"

Chronique du développement durable

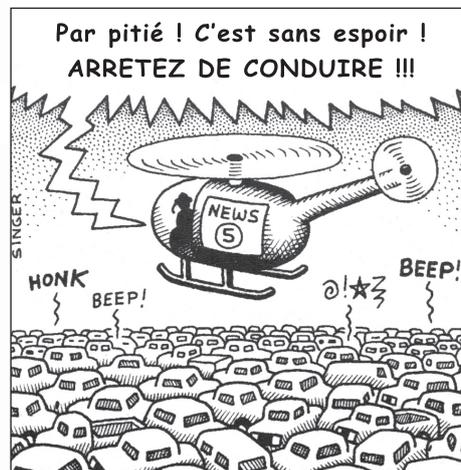
Inaugurant avec le Chef de l'Etat la deuxième autoroute reliant Annecy et Genève (A41), Bernard Accoyer, député UMP de Haute Savoie et président de l'Assemblée Nationale, qui avait relancé le projet avec ardeur, a déclaré : "c'est le dernier maillon direct qui manquait entre l'Europe du nord et l'Europe du sud". Clientèle potentielle : 50 000 travailleurs frontaliers, beaucoup d'émissions de CO2 en perspective. Mais ne nous inquiétons pas pour l'environnement : un ouvrage d'art de 3 millions d'euros a été construit pour protéger un ruisseau où vivent encore des écrevisses à pattes blanches, une espèce hautement protégée.

BIEN DIT

● Joseph Spiegel, président PS de la communauté d'agglomération de Mulhouse : "dès qu'on construit des routes, on crée un appel d'air et on encourage la voiture, cela se vérifie systématiquement. La 2^e2 voies qui traverse l'agglomération devait absorber le trafic de la route départementale. Résultat : on n'a constaté aucun transfert mais une addition de deux trafics. Il faut créer une rupture : un moratoire sur les autoroutes serait un signal fort. On ne peut pas continuer à financer à la fois des autoroutes et chercher à développer en parallèle le fret ferroviaire et fluvial".

Un élu inquiet

Le maire PS d'Ungersheim, Jean-Claude Mensch, s'inquiète des émissions de gaz à effet de serre en cas de réouverture de la ligne non électrifiée Bollwiller-Guebwiller (Dernières Nouvelles d'Alsace, 10-11-08). Un petit effort de réflexion, Monsieur le Maire...



Enquête sur l'autopartage "dans la sphère privée"

Cette forme peu médiatisée d'autopartage est organisée entre des particuliers, parents, voisins ou amis habitant le même immeuble, la même rue ou le même quartier, qui utilisent successivement le même véhicule appartenant à l'un d'eux. Elle se distingue à la fois du covoiturage (plusieurs personnes effectuent ensemble le même trajet dans la voiture de l'une d'elles) et de l'autopartage institutionnel (système de location de courte durée géré par une entreprise ou association et réservé à des abonnés). Le cabinet ADETEC réalise une étude sur ce thème pour l'ADEME et le ministère des Transports. Si vous partagez un véhicule avec des proches, ou si vous connaissez des personnes ayant adopté cette pratique, merci de répondre au questionnaire disponible sur le site : www.adetec-deplacements.com/etude_autopartage_sphere_privée.doc. Votre collaboration sera très utile.

Brèves

Le rapport TFPOES

Ce rapport britannique affirme que les réserves "prouvées" de pétrole ont été surestimées ou ne pourront être exploitées à temps pour répondre à la demande, et que la mise en valeur des vastes réserves de sables bitumineux est très dangereuse pour le climat.

C'est la première fois qu'un rapport de cette tonalité émane d'entreprises multinationales et non d'ONG. Parmi ses conseils pour éviter une crise dans les cinq ans : développer rapidement les transports soutenables.

Réalisme forcé

Confrontés aux difficultés financières nées de la crise économique (voir notre éditorial), les conseils généraux d'Indre-et-Loire et de Saône-et-Loire, gérés aujourd'hui par le PS, ont décidé de réduire leurs dépenses de voirie. L'étude du périphérique nord de Tours est reportée (le coût de la section nord-ouest en chantier a déjà dérapé de 28 millions). Les crédits routiers diminuent de 22 millions en Saône et Loire.

Viaduc inutile

La construction du viaduc de la Colagne, sur l'axe Lyon-Toulouse, a pris du retard en raison d'un important affaissement de terrain. Selon Gilbert Reversat, conseiller général de Lozère, "ce retard est regrettable mais il est sans inconvénient majeur. La sécurité serait mieux assurée avec le viaduc, mais aujourd'hui les poids lourds circulent très bien". Et si on remplaçait le viaduc par un radar automatique ?

Une association en colère

Le Comité pour la Réouverture de la ligne Pau-Oloron-Canfranc (CRELOC) est atterré de voir les élus de gauche du Béarn réclamer l'autoroute A650 Pau-Oloron (rejetée par l'Etat comme étant "non grenello-compatible") quand Alain Rousset, président PS de la région, souhaite la réouverture de la voie ferrée : "les crédits ne sont pas extensibles ; quand on programme et du routier et du rail, l'expérience montre que c'est la route qui l'emporte. Personne ne veut d'un couloir à camions en vallée d'Aspe, mais les élus locaux veulent offrir du goudron gratuit aux transporteurs, ils sont en retard sur la population, ce sont eux qui cassent le Grenelle de l'environnement. Ce qui permettra de développer le Béarn, c'est son environnement". Selon les résultats d'une enquête réalisée auprès de chefs d'entreprises aragonais et publiée par le journal Heraldo, la ligne pourrait transporter 2,6 millions de tonnes de fret par an.

Actions en régions

Activités de la FNAUT

Aquitaine

- L'Association des Usagers des Transports en Région Aquitaine (AÜTRA) réclame un plan d'urgence pour augmenter la capacité du tramway de Bordeaux, complètement saturé aux heures de pointe.
- Le CRELOC a protesté contre la désélectrification de la ligne Pau-Oloron (36 km), une régression technique et environnementale dont la rentabilité reste à prouver : le service TER est assuré dorénavant par des autorails trentenaires, exigus et bruyants.

Basse Normandie

- L'ADPCR a protesté contre la mauvaise commercialisation de la relation directe Saint-Lô-Paris créée le 14 décembre dernier (un aller pour Paris le matin, un retour le soir) : début novembre, le train du matin était introuvable sur le site www.sncf.com, et le site Corail Intercités ne signalait même pas la gare de Saint-Lô (30 000 habitants) alors que la gare de Serquigny (2146 habitants) y figure. Quant à la ligne Caen-Rennes, elle n'est parcourue que par deux allers-retours quotidiens, "une fréquence digne du réseau albanais", et les temps de parcours se sont allongés en raison d'arrêts techniques prolongés en gare de Coutances.

Franche-Comté

- L'AUTAB et la FNAUT Franche Comté défendent le projet de TCSP de Besançon empruntant un tracé par le centre-ville et non par les quais. Elles sont favorables à la technique du tramway, fiable, de grande capacité et compatible avec le réseau ferré (permettant donc une desserte de la gare TGV d'Auxon par tram-train) et refusent le tramway sur pneus. Répondant aux élus UMP, les associations rappellent que la valorisation de l'étoile ferroviaire n'est pas une alternative au tramway mais un projet complémentaire, et propose de créer une autorité unique gérant tous les transports collectifs de l'agglomération. Elles ont obtenu satisfaction sur le tracé (le choix entre rail et pneu n'est pas fait). Elles saluent la décision courageuse des élus d'implanter un tramway dans une agglomération moyenne de 171 000 habitants.

Ile de France

- L'association pour l'Amélioration des Transports du Plateau de Saclay déplore la "dégradation vertigineuse" de la qualité de service du RER B malgré le développement économique de ce secteur. "La rénovation prévue des rames, sans augmentation de capacité, est notoirement insuffisante. La résolution des problèmes de transports doit intervenir en préalable aux opérations ambitieuses d'aménagement".

Languedoc-Roussillon

- L'ADTC-34 relance l'idée d'une utilisation de la technique du train pendulaire, déjà expérimentée avec succès en 1994, pour valoriser la ligne des Cévennes : une liaison Mende-Montpellier en 2h15 serait possible.
- L'association Non à la deuxième autoroute s'oppose depuis 15 ans à la création d'un itinéraire Lyon-Toulouse à 2x2 voies. Elle vient de publier une plaquette de 8 pages très bien argumentée : "faire le choix de l'avenir, c'est refuser une nouvelle autoroute en Lozère". Voir aussi le site www.rn88-lozere.org.

Lorraine

- A l'occasion de l'ouverture de l'enquête publique sur le projet de gare d'interconnexion TGV-TER de Vandières, la FNAUT Lorraine a organisé une réunion publique à Nancy pour mobiliser les élus. Elle a reçu 110 motions de soutien de municipalités et intercommunalités, représentant plus de 500 000 administrés.
- L'AUTERCOVEC a interrogé 400 habitants de Verdun à la gare et sur le marché. Les plaintes concernent le manque de trains vers Metz, Nancy et Paris, et l'inadaptation des horaires et la surcharge des trains utilisés par les étudiants le week-end. Les correspondances entre les lignes Verdun-Châlons et Verdun-Conflans-Jarny sont médiocres car ces lignes sont gérées par deux directions régionales différentes de la SNCF.

Pays de la Loire

- Le Collectif Transport de l'Agglomération Mancelle (CTAM) estime que le tramway, après avoir bénéficié à la ville du Mans, doit aussi concerner l'agglomération et propose une deuxième ligne entre Sargé et Allonnes, et une antenne à Bellevue, quartier en cours de rénovation. La coulée verte proposée par le collectif relie enfin les places des Jacobins, de la République et Roosevelt, un succès après dix ans de lutte contre les commerçants du quartier Saint Nicolas.

Rhône-Alpes

- L'AGFUT est associée à la réorganisation des lignes régulières d'autocars lancée par le Conseil général de Haute Savoie, elle demande en particulier une amélioration de l'information pour les voyageurs n'ayant pas accès à internet. Elle est aussi partenaire d'une étude sur les transports dans la moyenne vallée de l'Arve (Sallanches, la Roche sur Foron). Elle réclame de meilleures correspondances TGV-TER à Bellegarde.

- La FNAUT a porté plainte auprès du Jury de Déontologie Publicitaire, créé au sein de l'Autorité de Régulation Professionnelle de la Publicité (ex-BVP) contre une publicité du lobby France Betteraves en faveur de l'agroéthanol.

- La FNAUT a présenté ses réflexions au comité Balladur sur la réforme des collectivités territoriales (répartition des compétences transport entre agglomérations, départements et régions).

- Marc Debrincat et Jean Lenoir ont participé à plusieurs réunions de travail sur le développement du rail organisées par la Commission des affaires économiques de l'Assemblée Nationale.

- Michel Zonca a représenté la FNAUT lors de la réunion de redémarrage du Conseil National des Transports. Il est intervenu lors des Rencontres SNCF de l'Ecomobilité consacrées au fret.

Les actes du 16ème congrès de la FNAUT

Les actes comprennent le rapport de conjoncture et la motion générale, les Tickets Verts et Rouges, les interventions des élus invités, de Cyria Emelianoff et de Dominique Bussereau, et les exposés des militants de la FNAUT.

Les actes sont disponibles au siège de la FNAUT : 6 euros port compris, paiement en timbres si possible ou par chèque à l'ordre de la FNAUT.

Le cadencement des TER

L'étude complète, résumée dans FNAUT Infos n°171, est téléchargeable sur le site www.fnaut.asso.fr : cliquer sur "actualités" puis "études et débats".

Journée d'étude FUBicy

La 11ème journée d'étude de la FUBicy aura lieu à Lille le vendredi 24 avril et aura pour thème la concertation entre collectivités et usagers. Programme et inscription sur www.fubicy.org.

Journée de formation

La FNAUT organise à Paris, le samedi 16 mai, une journée de formation sur le financement des transports collectifs urbains et des transports ferroviaires.

fnaut infos- Bulletin mensuel d'information

Directeur de publication : Jean Sivardière

CPPAP n° 0908 G 88319 - Dépôt légal n°172

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

De bonnes habitudes ?

L'envolée du prix du pétrole milieu 2008 a poussé les automobilistes à rouler moins et moins vite. La fréquentation des transports urbains et régionaux et, dans certaines villes, l'usage du vélo connaissent une progression spectaculaire. Pour la première fois depuis 1980, le trafic automobile sur les autoroutes (-1,2%) et la consommation de carburants (-2,8%) ont diminué en 2008.

Ces bonnes habitudes vont-elles persister ? Le contrechoc pétrolier joue a priori en faveur d'un usage accru de la voiture. Cependant, d'après une enquête de l'Union française des industries pétrolières (UFIP), bien des automobilistes ont compris que le baril de pétrole ne restera pas éternellement à 40 dollars, et leur sensibilité aux enjeux environnementaux s'est accentuée.

Par ailleurs l'image valorisante de la voiture s'est largement détériorée, et les nouvelles tarifications sociales ou intermodales incitent à l'usage du transport collectif, en particulier la prime transport pour tous les salariés et maintenant la nouvelle carte Enfant Famille, de même que la mise en place progressive des Plans de Déplacements d'Entreprises (voir page 5).

Mais le plan de relance (400 millions d'euros pour les routes, 300 pour le rail, 170 pour les ports et le fluvial) ignore quasiment les transports collectifs de proximité, urbains et départementaux. Un véritable contre-sens social, économique et environnemental : c'est le sous-équipement de notre pays en transport urbain et périurbain qui doit être corrigé en priorité !

Dès lors, on peut craindre que les collectivités territoriales, dont les ressources fiscales sont affectées par la crise, ne privilégient les traditionnels travaux routiers et ne réduisent l'offre de transport collectif, jugée trop coûteuse, alors qu'il faut au contraire renforcer les dessertes pour faire face à la demande actuelle et la conforter, et que les parlementaires ne tirent prétexte de la crise pour oublier l'environnement, tout en agrémentant leurs discours de références à la biodiversité (voir page 5).

Jean Sivardière

"Le prix des carburants automobiles a été divisé par 2,8 depuis 1970 : une mauvaise nouvelle pour la planète".

Voir p. 4 l'article de Jean-Marie Beauvais.

Transports urbains en site propre : BHNS, système hybride ou tramway ?

Divers systèmes intermédiaires entre bus et tramway sont aujourd'hui proposés pour équiper les axes lourds des villes moyennes et les axes mi-lourds des grandes villes d'un Transport Urbain en Site Propre (TCSP) de surface. L'expérience montre qu'ils n'offrent aucun avantage décisif en termes d'insertion urbaine ou de service rendu à l'utilisateur, et que leur fiabilité et leur pertinence économique restent à démontrer. Leur introduction, une spécialité française, aura fait gaspiller beaucoup de temps et d'argent public. L'effort d'innovation doit être poursuivi, mais recentré sur les techniques classiques qui doivent être dorénavant privilégiées : bus à haut niveau de service (BHNS) et tramway classique.



Evéole, bus à guidage magnétique choisi à Douai : mise en service prévue en juin... 2008 (photo : <http://fredericm.fr>)

Laisant de côté le métro (Paris, Lyon, Marseille) et le mini-métro VAL (Lille, Orly, Toulouse, Rennes), nous nous intéressons ici aux TCSP de surface.

Depuis l'élimination des nombreuses technologies hasardeuses censées remplacer le tramway (Poma 2000, Aramis), très à la mode dans les années 1970-80, trois types d'innovations sont apparus.

- Le tramway est redécouvert et réintroduit à Nantes, Grenoble, Rouen, Strasbourg, Paris, ... puis dans des villes plus modestes (Orléans, Valenciennes, Mulhouse, Le Mans).

- Le Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) est un bus exploité comme un tramway (ligne 1 de Grenoble, Trans Val de Marne, Busway de Nantes) : look moderne, plancher bas, site propre (au moins aux points de congestion), priorité aux feux, arrêts traités comme des stations, quais surélevés, information en temps réel. On peut le perfectionner en utilisant des véhicules articulés voire bi-articulés, et en adoptant la traction électrique (la FNAUT a toujours préconisé le trolleybus). L'idée de base du

BHNS, inspirée de l'expérience réussie de Curitiba (Brésil), est de tirer le maximum du bus quand le tramway est hors de portée financière. Bien exploité, le BHNS peut offrir une vitesse et une régularité proches de celles du tramway.

- Les systèmes intermédiaires entre bus et tramway sont des véhicules sur pneus à guidage immatériel ou physique, inventés (ou réinventés) pour répondre à des objectifs divers : faciliter l'insertion du TCSP dans des rues étroites ou sur des itinéraires présentant de fortes pentes ou de faibles rayons de courbure, ou réduire les coûts du tramway tout en conservant ses avantages.

Sous le nom de TEOR (Transports Est Ouest Rouennais), Rouen a adopté le bus Agora d'Iribus avec guidage de l'essieu avant par un système de caméras, mis au point par Matra.

Douai a choisi, sous le nom d'Evéole, le bus Phileas à guidage magnétique, expérimenté depuis 2004 à Eindhoven (Pays-Bas) et aujourd'hui quasiment abandonné dans cette ville. Ce bus est dit "monotrace" : tous les essieux sont guidés.

BHNS, hybride ou tramway ?

Quelques chiffres

Le TVR, installé à Nancy et Caen, est un trolleybus articulé guidé par un rail unique central. Comme il est susceptible de s'affranchir du guidage, il est homologué comme un véhicule routier et sa longueur est donc limitée à 24,50m, d'où sa capacité modeste.

Enfin le Translohr, en service à Clermont-Ferrand, est lui aussi guidé par un monorail central. A l'inverse du TVR, il est monotrace et il ne peut circuler qu'en mode guidé, d'où sa longueur autorisée de 30m, voire 40m, et sa capacité plus forte que celle du TVR.

Classifications

Le CERTU adopte une classification des TCSP de surface basée sur leur capacité, elle-même liée à la longueur autorisée par la réglementation.

1 - La catégorie BHNS regroupe tous les systèmes considérés comme routiers, donc soumis au Code de la route : bus et trolleybus, TEOR, Phileas, TVR.

2 - La catégorie tramway regroupe les systèmes monotrace : tramway classique sur rails et Translohr.

Cette classification a sa logique, mais elle se heurte à plusieurs difficultés.

Elle regroupe des systèmes simples et peu coûteux (bus classique ou à guidage optique) et des systèmes compliqués et dont les coûts sont bien plus élevés (Phileas) ou atteignent même ceux du tramway (TVR). Le BHNS (bus ordinaire) coûte 5 millions/km et le tramway 15, hors aménagements urbains.

Le Phileas diffère nettement de TEOR par sa technique sophistiquée. La technique du TVR s'écarte encore plus de la technique routière que celle du Phileas.

TVR et Translohr ne figurent pas dans la même catégorie alors que leurs techniques sont voisines et leurs coûts voisins. Certes le système de guidage du Translohr est mieux conçu que celui du TVR et les rames sont réversibles, mais quelle différence de fond entre le TVR de Caen, qui circule toujours en mode guidé sauf en bout de ligne pour rejoindre son dépôt, et le Translohr ?

Le Translohr est un système routier qui ne présente pas les mêmes atouts que le tramway : capacité nettement plus faible (pour une même largeur) et cir-

culatation impossible sur le réseau ferré RFF. Ce dernier point est important : de nombreuses villes possèdent des étoiles ferroviaires dont les branches les moins utilisées pourraient être valorisées par le train-tram (Tours, le Mans).

En fait, TVR et Translohr sont l'un et l'autre des véhicules hybrides : sustentation routière, guidage "ferroviaire", les deux fonctions étant indépendantes. Ils appartiennent à une même catégorie d'engins qui ont été baptisés abusivement "tramway sur pneus".

La FNAUT retient donc une classification des TCSP en 3 catégories :

- 1 - les BHNS, autobus et trolleybus classiques ou à option guidage optique ;
- 2 - les systèmes hybrides, TVR et monotrace (Phileas et Translohr) ;
- 3 - le tramway classique sur rails.

On regroupe ainsi tous les systèmes dont la fiabilité ou la pertinence économique restent à démontrer.

A Douai, des difficultés sont apparues avec Phileas, le système n'est toujours pas certifié et sa mise en service a pris deux ans de retard.

Le TVR est un vrai casse-tête pour les villes qui l'ont adopté avec légèreté, malgré les avertissements de la FNAUT : capacité trop faible, incidents répétitifs, usure prématurée, coûts d'exploitation prohibitifs (FNAUT Infos n°129, 134, 146, 148, 153, 157, 159, 160, 161).

Depuis 6 ans, Nancy accumule ainsi les déboires avec son TVR : vitesse commerciale décevante (15,6 km/h), pannes chroniques et quasi-accidents (en 2007, 483 débarquements de passagers ont eu lieu), coûts d'exploitation supérieurs de 33% aux coûts prévus.

A Clermont-Ferrand, le Translohr, adopté sous la pression irresponsable de l'entreprise Michelin au détriment du tramway prévu au départ, n'apporte rien, en termes d'insertion urbaine, par rapport au tramway qui aurait pu voir le jour 5 ans plus tôt. Capacité et confort sont inférieurs à ceux d'un tramway.

Retour d'expérience

Compte tenu de l'évolution des techniques bus, des limites des systèmes hybrides et des difficultés financières des collectivités (page 3), les systèmes intermédiaires ne présentent aucun intérêt et ne font que brouiller les cartes : le choix doit être fait entre BHNS et tramway, sans céder aux mirages de l'innovation. L'argent public doit être investi sans risques inutiles. L'innovation attendue aujourd'hui consiste à mettre au point des tramways peu coûteux adaptés aux possibilités financières limitées des villes de moins de 200 000 habitants.

Capacité des véhicules (norme : 4 personnes debout par m²)

- Bus standard : 80 places
- Bus articulé : 120, bi-articulé : 150
- TVR de Nancy (24,5m x 2,50m) : 143
- Translohr de Clermont-Ferrand (30m x 2,20m) : 170
- Tramway Citadis (44m x 2,65m) : 260 (et on peut accoupler deux rames)

Débit horaire maximal, en voyageurs par heure et par sens (20 passages)

- BHNS articulé : 2400
- BHNS bi-articulé : 3000
- Translohr : 2600 à 3400
- Tramway : 3000 à 11000

Trafic journalier

- Trans Val de Marne (20 km) : 65 000
- TVR de Nancy (11 km) : 46 000

D'après une étude du CERTU, tous les tramways en service en France en 2005 transportaient plus de 3000 voyageurs par jour et par kilomètre de ligne.

Le tramway progresse

Dijon, 18ème ville française à s'équiper d'un TCSP, a choisi le tramway (une commande groupée de matériel sera faite judicieusement avec Brest afin de réduire les coûts par effet d'échelle), de même que le syndicat Béthune-Lens.

A Paris, le tramway T3 dit des Maréchaux sera prolongé vers l'est, de la porte d'Ivry à la porte de la Chapelle (le tronçon sud connaît un grand succès commercial : 100 000 voyageurs par jour, le trafic sur cet axe a doublé).

Le tramway est lancé à Reims, Angers et Tours, mais en panne à Toulon et à Marseille. Il a des chances d'être retenu à Besançon, où il n'est en concurrence qu'avec le Translohr (le BHNS a été éliminé, le TCSP passera par le centre-ville). A Montpellier, le président PS de l'agglomération, Georges Frêche, propose de construire une troisième ligne de tramway et espère profiter du plan de relance, il réclame à l'Etat une subvention de 25%, soit 120 millions.

Une carte des villes à TCSP figure sur le site du CERTU : www.certu.fr.

Le TVR en fin de vie

A Caen, où le TVR est saturé et ne fonctionne guère mieux qu'à Nancy, les nouveaux élus s'interrogent sur son avenir et sur la technique à retenir pour une deuxième ligne de TCSP (mais pas au point d'accepter une étude proposée par la FNAUT, qui aurait pu leur apporter un éclairage original ...).

A Nancy, après avoir choisi le TVR qui s'est révélé être un mauvais trolleybus au prix du tramway, on est devenu prudent : pour équiper les lignes 2 et 3, on envisage un trolleybus à guidage optique aux arrêts ; on évoque même le remplacement du TVR sur la ligne 1.

CERTU

Les BHNS
Bus
Bus "optique"
Phileas
TVR
Les tramways
Translohr
Tramway

FNAUT

Les BHNS
Bus
Bus "optique"
Les hybrides
Phileas
TVR
Translohr
Le tramway

Clermont-Ferrand - Le Syndicat Mixte des Transports en Commun (SMTC) est en pleine crise financière : il lui manque 10 millions par an pour équilibrer son budget, le conseil général et la communauté d'agglomération de Clermont devront accroître leur contribution, et le versement transport sera augmenté. Le choix du Translohr n'a pas arrangé les choses : la ligne a coûté aussi cher qu'une ligne de tramway et ses coûts de maintenance sont plus élevés que prévus. Son prolongement vers le nord (1,8 km pour 30 millions d'euros) vient d'être reporté d'un an et des dessertes bus ont déjà été réduites.

Grenoble - Selon une promesse très ferme d'André Vallini, président PS du Conseil général de l'Isère, l'ouverture de la ligne E de tramway desservant Saint-Egrève devait avoir lieu en 2008. Elle a été reportée à 2010, puis 2012 et enfin 2014 si tout va bien. Les deux extensions prévues de la ligne A et celle de la ligne B vers le polygone scientifique ont été également reportées. Mais pas question de retarder la rocade nord de Grenoble, "élément clé d'une politique de développement durable" alors qu'il s'agit d'un des derniers projets français d'autoroute urbaine, pour laquelle les élus veulent pouvoir mobiliser plusieurs centaines de millions d'euros.

Marseille - Lors du mandat précédent du maire UMP Jean-Claude Gaudin, une ligne de tramway a été ouverte, la ligne 68 (qui avait survécu) a été réhabilitée et un projet de 3ème ligne a été mis au point. Mais la situation financière de la ville (la dette atteint 3 milliards d'euros) a incité les élus de Marseille-Provence-Métropole à abandonner le tramway. Pour améliorer la desserte entre le centre et les quartiers nord (les plus pauvres de la ville), le BHNS est envisagé : il peut être mis en place rapidement et réduire de moitié la durée des liaisons bus actuelles, qui peut atteindre 55 mn. Les projets routiers n'ont pas été différés.

Toulouse - De nombreux projets (allongement des rames de la ligne A de VAL et prolongement de la ligne B, création de deux lignes de tramway) avaient été programmés. Mais, en raison d'un lourd endettement (1,4 milliard d'euros) lié au choix déjà ancien du métro Val, le syndicat des transports (Tisseo) a dû reporter le prolongement de la ligne B vers le sud-est. Les difficultés financières de Tisseo ont amené le maire PS de Toulouse, Pierre Cohen, à renoncer à une promesse électorale imprudente : la gratuité des transports pour les usagers de moins de 26 ans...

1. La technique doit être adaptée correctement au volume du trafic potentiel, qui est le paramètre essentiel.

Le trafic à prendre en compte n'est pas le trafic journalier, qui peut dépasser 120 000 voyageurs/jour (ligne A de Montpellier), car il dépend de la longueur de la ligne, mais le trafic en heure de pointe sur le tronçon le plus chargé de la ligne.

Il faut tenir compte des possibilités de densification urbaine (habitat, activités) le long de l'axe concerné.

Il ne faut pas s'intéresser au trafic prévisible à l'ouverture de la ligne, mais au trafic prévisible le jour, sans doute proche, où le baril de pétrole coûtera 200 dollars et où la dégradation du climat exigera des mesures sérieuses de restriction de la circulation urbaine.

Il ne faut donc pas hésiter à voir grand, comme on l'a fait pendant des années en matière de routes, à anticiper sur la demande. Faute d'anticipation, les transports collectifs (à Paris et en province) sont aujourd'hui saturés.

Le BHNS est fiable et pas trop coûteux, mais de capacité limitée : le Busway de Nantes est déjà saturé, il est envisagé d'utiliser des rames bi-articulées. C'est donc soit une solution définitive si le volume du trafic potentiel doit rester modéré, soit une solution d'attente du tramway, formule idéale si le trafic potentiel est élevé. Mais, même dans les villes moyennes (Besançon), et malgré les difficultés financières, il ne faut pas hésiter à retenir le tramway : le choix effectué au Mans le confirme.

2. Il ne faut pas tomber dans le piège du perfectionnisme et de la modernité.

Sauf si le site propre est étroit ou le tracé très sinueux, le guidage immatériel du bus n'a rien d'utile car la capacité du matériel est inchangée, les conducteurs savent accoster correctement aux arrêts sans guidage si les quais sont adaptés, et le guidage entre arrêts ne sert à rien. Cependant le surcoût de TEOR n'est que de 10% par rapport au bus non guidé (le guidage est une "option"), et la technique est fiable. Le Comité Pour les Transports en Commun de Rouen (CPTC), membre de la FNAUT, est favorable à son utilisation pour équiper un 2ème axe nord-sud sur lequel le tramway est surdimensionné.

A Douai, rien dans le tracé du TCSP ne justifie le choix du Phileas.

Certes mieux conçu et plus fiable que le TVR, le Translohr peut prendre des virages serrés plus facilement que le tramway mais, en cas de difficulté ponctuelle d'insertion, le tramway peut circuler sur voie unique. Le Translohr

est aussi coûteux que le tramway et, une fois installé, il ne peut évoluer vers le tramway, sauf à tout reconstruire.

3. Les coûts doivent être évalués correctement et globalement.

Financièrement comme technique, il n'existe pas de solution miracle. Trop d'élus croient que "c'est nouveau et ça roule sur des pneus, donc c'est mieux et moins cher que le tram".

Le BHNS est nettement moins coûteux que le tramway sur rails à l'investissement mais, contrairement à ce que croyaient naïvement les maires de Nice, Christian Estrosi, et de Toulon, Hubert Falco, ce n'est pas le cas du Translohr.

L'évaluation des coûts doit concerner aussi l'exploitation et tenir compte de la longévité des matériels roulants.

4. La fiabilité doit être garantie dès la mise en service du système.

Il ne faut pas transformer les villes en bancs d'essai, comme cela a trop souvent été le cas (le VAL à Lille, le TVR à Nancy). Les systèmes "innovants" amènent bien des déboires. Seule leur expérimentation pour la desserte interne d'une exposition ou d'un aéroport est acceptable. L'alimentation par le sol du tramway de Bordeaux est un perfectionnement utile, mais son introduction prématurée a pénalisé les usagers.

5. Enfin la pérennité du système lui-même doit être assurée.

Une collectivité ne doit pas être captive d'un constructeur unique susceptible d'arrêter sa fabrication (matériel, pièces détachées) ou de disparaître.

Un tel risque avait été signalé par l'ADTC aux élus grenoblois lorsqu'ils s'intéressaient au système Poma 2000 dans les années 1970 : il est rencontré aujourd'hui par ceux de Laon, seule ville française à avoir retenu ce système pour relier la ville haute et la ville basse.

Bombardier a arrêté la fabrication du TVR, mais propose à Caen de le reprendre... à des coûts élevés, et si au moins 20 rames sont commandées, ce qui obligerait à retenir le TVR pour la deuxième ligne de TCSP.

A Clermont-Ferrand, le constructeur Lohr Industries, lui aussi en position de monopole (son système de guidage est breveté), peut imposer ses prix, passés de 2 à 3 millions d'euros pour les 6 rames supplémentaires commandées par le SMTC pour faire face à la demande lors des périodes de pointe.

A l'inverse, à Strasbourg comme à Nantes, les tramways en circulation ont été fournis par deux constructeurs différents (Alstom et Bombardier), les élus ont pu faire jouer la concurrence.

Le prix réel des carburants automobiles a été divisé par 3 entre 1970 et 2008

A la demande de la FNAUT, Jean-Marie Beauvais a actualisé son étude de l'évolution du prix des carburants routiers (FNAUT Infos n°156). Il en présente ici un résumé (voir aussi Les Echos du 28-01-09).

L'intérêt de cette étude est la prise en compte d'une période longue : de 1970, avant le premier choc pétrolier, jusqu'à la fin 2008. Ce choix permet de mettre en évidence des tendances lourdes, qui modèlent notre mode de vie.

C'est à Jean Fourastié, l'économiste qui a publié "Machinisme et bien-être" en 1950, que l'on doit la notion de prix réel d'un bien. C'est le nombre de minutes de travail nécessaires à son acquisition.

On peut suivre le prix réel au cours du temps sans avoir besoin d'un indice des prix, ce qui est appréciable en ces temps où l'indice INSEE est contesté. C'est le salaire minimum (SMIC) qui a été utilisé, mais le calcul est possible aussi en utilisant le salaire moyen. Des données précises sur les prix des carburants sont disponibles auprès du Comité professionnel du pétrole (CPDP).

Le prix réel du litre d'essence est passé de 20,1 à 9,1 minutes de SMIC.

Le prix réel du litre de gazole est passé de 12,6 à 8,7 minutes de SMIC.

Le prix réel du litre pondéré par les poids respectifs de l'essence et du gazole dans la consommation totale de carburant est passé de 20 à 9 minutes.

Le prix réel aux 100 km tient compte de la consommation moyenne des voitures. Il est passé de 181 à 71 mn pour l'essence, de 88 à 55 mn pour le gazole et de 168 à 61 mn pour le "carburant moyen". *Le prix réel du carburant moyen aux 100 km a donc été divisé par 2,8.*

Six raisons ont contribué à atténuer l'impact des chocs pétroliers.

Les contre-chocs pétroliers. On a tendance à les oublier, en particulier celui de 1986. Celui de 2008 est encore présent dans les mémoires.

L'appréciation croissante de l'euro par rapport au dollar. En 2002, année de sa création, l'euro valait 0,94 \$; il en vaut 1,48 en moyenne annuelle pour l'année 2008, soit une hausse de 57 %.

La baisse de la fiscalité sur les produits pétroliers. Durant les 10 dernières années, les taxes sur le super sont passées de 78% à 64%, et celles sur le gazole de 70% à 55 %.

Le glissement de la consommation vers les carburants les moins chers. Le super 98 s'efface progressivement au profit du super 95 légèrement moins cher, de même que le super s'efface au profit du gazole, nettement moins cher sauf dans la période récente.

En 1970, les automobilistes utilisaient presque uniquement de l'essence, seuls les taxis roulaient au diesel : le gazole représentait une part marginale du carburant consommé, alors qu'aujourd'hui on en est à plus de 60 %. En 1970, le prix moyen pondéré par les volumes consommés était donc proche du prix de l'essence, puis progressivement il s'est rapproché du prix du gazole.

La baisse des consommations moyennes des voitures en litres aux 100 km. La consommation moyenne réelle (qui n'est pas celle qu'annoncent les constructeurs) a été réduite de 3 litres aux 100 km depuis 1970.

Les revalorisations successives du SMIC. Le SMIC a été multiplié par 17 en monnaie courante, le prix du carburant aux 100 km par 6,1 seulement.

Mauvaise nouvelle pour la planète

Le prix réel aux 100 km du carburant moyen utilisé par les automobilistes a donc quasiment été divisé par 3 depuis 1970, alors qu'on pouvait s'attendre à une hausse pour encourager les économies d'énergie une fois subi le premier choc pétrolier (la hausse constatée depuis 2004, le prix réel passant de 54 à 61 minutes, ne remet pas en cause la tendance observée sur le long terme).

Il ne faut pas s'en réjouir, car un bas prix nous enferme dans la périurbanisation et, plus généralement, dans la dépendance automobile.

- Avec un carburant relativement bon marché, les ménages vont s'installer dans le périurbain, là où les terrains sont moins chers, quitte à avoir deux voitures et, faute de transport collectif disponible, à faire chaque jour de longs parcours pour aller travailler.

- Les grandes surfaces peuvent s'implanter en dehors des zones denses, sachant que les ménages pourront venir en voiture (voir le dessin de PIEM en page 7). Mais faire ses courses dans un hypermarché de périphérie conduit à des émissions de gaz à effet de serre 4 fois plus élevées que si les courses étaient faites dans un supermarché de quartier.

- Un prix trop bas du carburant provoque un relâchement dans la recherche d'économies d'énergie.

Un prix plus élevé inciterait les automobilistes à éviter les déplacements superflus, à rouler à des vitesses raisonnables, à marcher, à aller en vélo, ou à utiliser les transports collectifs.

Un prix élevé inciterait les constructeurs à mettre sur le marché des véhicules plus sobres. Aux USA où le carburant est moins cher qu'en France, la consommation aux 100 km est de 50 % supérieure à ce qu'elle est en France.

Il résulte de tous ces phénomènes que la consommation de carburant automobile a quasiment doublé entre 1970 et 2008, passant de 14 millions à 27 millions de m3 (alors qu'on tient maints discours sur les économies d'énergie).

Et il résulte de cette hausse des consommations de carburant une hausse à peu près proportionnelle des émissions de gaz à effet de serre.

D'où la proposition de la FNAUT : "le prix des carburants est un signal qui doit orienter le consommateur vers un comportement vertueux. Une hausse progressive et programmée des taxes sur les carburants est nécessaire pour financer les transports collectifs et protéger le consommateur contre un nouveau et inéluctable choc pétrolier".

Jean-Marie Beauvais

Prix réel du carburant aux 100 km



Autoroutes : droite, gauche, même combat

Débat au Sénat fin janvier sur le projet de loi Grenelle 1. Pierre Bernard-Reymond, dit PBR, monte au créneau pour défendre le projet d'autoroute A51 Grenoble-Sisteron. Il rappelle qu'il a été maire de la "métropole des Alpes du Sud" (il s'agit de Gap, 40 000 habitants) et se bat pour l'A51 depuis 1987.

Comme 50 de ses collègues UMP (dont Hubert Haenel, souvent mieux inspiré), il a signé un amendement ringard disposant que "les projets permettant d'achever les grands itinéraires autoroutiers largement engagés seront menés à bonne fin dans les meilleurs délais et dans le respect de normes environnementales conformes au développement durable".

Mais qu'on ne s'y trompe pas : "les signataires sont conscients de l'état de la planète et approuvent le processus du Grenelle" qui pourtant "cloue au pilori routes et autoroutes".

"On va créer deux France, celle de la modernité, desservie par le TGV et les autoroutes existantes, et celle des enclavés. On roulera à 360 km/h sur le Lyon-Turin et la LGV PACA. Entre les deux, une réserve d'indiens, une montagne à chèvres où les trains rouleront encore à 60 km/h. Pour aller à Grenoble, nous sommes obligés de prendre la route Napoléon, qui est encore dans l'Etat où l'Empereur l'a laissée, on ne peut y dépasser le 50 km/h" (normal, "c'est un monument historique", commente le rapporteur de l'amendement).

Il faut donc construire l'A51. "Quand elle sera terminée, on roulera à l'électricité ou à l'hydrogène, n'ayons pas peur de la pollution. Comment comprendre qu'on aide le secteur automobile et qu'on ne construise plus de routes ?"

Selon André Gouteyron, le Massif Central est plus ancien que les Alpes, mais les routes sont dans le même état : il est temps de moderniser la RN 102 "pour faire entrer la Haute Loire dans l'ère de la modernité". Il propose un sous-amendement ajoutant aux autoroutes "les itinéraires à caractéristiques autoroutières", initiative désapprouvée par Dominique Bussereau : "c'est irréaliste financièrement, des projets de passage de RN à 4 voies, il y en a partout".

Selon Yves Daudigny, PS, la RN2, qui relie l'Aisne à Paris ("la voie Charlemagne") est "une voie d'un autre âge". Le groupe PS votera donc l'amendement et le sous-amendement car, selon Didier Guillaume, "l'A51 permettra de désengorger l'A7" et "le développement durable ne doit pas entraver le développement économique et le désenclavement du territoire".

La carte Enfant-Famille

La création de cette carte a pour but d'étendre les avantages de la carte Famille Nombreuse aux familles à faibles ressources et monoparentales.

La FNAUT est, bien sûr, favorable à cette initiative mais, outre l'absence de concertation avec les associations (pour tant promise par Nicolas Sarkozy) sur ses modalités d'application, elle en déplore deux défauts dangereux.

● Un financement public a été refusé par l'Etat. Or une telle mesure, dont le chef de l'Etat lui-même a affirmé le caractère social en la présentant, ne doit pas être supportée par la SNCF, donc par ses usagers, mais par tous les Français, donc par l'Etat.

● La formule retenue ne prévoit de réductions que dans les trains à réservation obligatoire (TGV, Téo, Lunéa). Or une mesure sociale ne doit pas introduire de discrimination, en particulier géographique, entre ses bénéficiaires. Les réductions Famille Nombreuse s'appliquent à tous les trains : il doit en être de même des réductions Enfant Famille, qui doivent concerner aussi les trains Corail, Corail Intercités et TER.

La FNAUT a alerté le chef de l'Etat : la décision de la SNCF transforme une mesure sociale générale en une mesure commerciale délaissant toute une partie de la clientèle ferroviaire.

Succès des PDE

Pionnière dès 2000 dans la démarche des Plans de Déplacements d'Entreprise (PDE), la société franco-italienne ST Microelectronics a réussi à convaincre 54% de ses 2300 salariés grenoblois d'abandonner la voiture en solo au profit du transport collectif, du vélo et du covoiturage. Près de 25% de ses salariés de son site de Crolles ont fait de même.

Selon l'observatoire des PDE de la Chambre de Commerce de Grenoble, la part modale de la voiture dans les déplacements des salariés des entreprises concernées est passée en deux ans de 85% à 70%. Le PDE de la ville de Meylan a été plus efficace que la moyenne : la part modale de la voiture est passée de 85% à 64%.

Au siège de l'assureur La Mondiale, à Mons-en-Barœuil (Nord), 500 personnes venaient travailler en voiture et ne disposaient que de 250 places de parking. Suite à la mise en œuvre d'un Plan de Déplacements d'Entreprise (PDE) efficace, 300 salariés ont abandonné leur voiture ou covoitureront.

La société toulousaine Thalès Alenia Space a mis en place un PDE efficace : alors qu'elle a recruté 300 salariés en 2007, elle a pu supprimer 80 places de parking sur son site sans susciter de protestations au sein du personnel.

Un bilan de l'application de la loi du 21 août 2007

La loi Bertrand du 21-08-2007 (voir FNAUT Infos n°157 et 161) a traité du dialogue social et de la continuité du service public dans les entreprises de transport, et a introduit la notion de service prévisible en cas de perturbation du trafic : grève, travaux... L'Union des Transports Publics et ferroviaires (UTP) et la FNAUT ont alors adopté un protocole commun précisant les conditions d'information et d'indemnisation des voyageurs prévues par la loi.

Un an et demi après l'entrée en vigueur de la loi, l'UTP vient de publier un bilan de son application dans les entreprises de transport urbain.

Ce premier bilan est encourageant : une large majorité des entreprises applique les nouvelles procédures prévues par la loi. L'enquête de l'UTP a porté sur 110 réseaux urbains, hors RATP et SNCF, représentant 76% des entreprises de la branche.

- Dans 69% de ces réseaux, des dessertes prioritaires en cas de perturbation ont été définies par l'autorité organisatrice de transport urbain (AOTU). Dans 15% des réseaux, l'élaboration ou l'approbation de ces dessertes prioritaires est en cours.

- La moitié des réseaux dispose aujourd'hui d'un "plan de transport adapté" (PTA) approuvé par l'AOTU : ce plan, mis au point par l'exploitant, permet d'assurer les dessertes prioritaires et définit des niveaux de service attendu selon la gravité de la perturbation. Dans 35% des réseaux, ce plan est en cours d'approbation.

Seize réseaux n'ont pas adopté de PTA, soit parce que l'AOTU n'a pas encore défini les dessertes prioritaires, soit parce qu'elle a décidé expressément de ne pas mettre le dispositif en œuvre pour des raisons politiques.

- Dans 46% des réseaux, un plan d'information des usagers (PIU) a été mis au point par l'exploitant et approuvé par leur AOTU. Dans 21% des réseaux, le PIU est en cours d'approbation par l'AOTU.

Les moyens d'information les plus souvent prévus par les PIU sont : les médias locaux (82% des PIU), un site internet (81%), l'affichage dans les véhicules (74%), l'affichage dans les gares et aux arrêts (65%), une boîte vocale ou une ligne téléphonique dédiée (42%), l'envoi de SMS ou de messages électroniques (26%), l'information dans les agences de vente, les billetteries et auprès des écoles (14%), enfin l'utilisation des panneaux électroniques municipaux (9%). Les PIU combinent en général plusieurs modes d'information.

Le carnet du voyageur

Parcours du combattant

Une cure à Bagnoles-de-l'Orne est efficace mais elle se mérite ! La gare a été fermée en 1991. Les curistes, souvent handicapés, viennent de la région parisienne ou transitent par Paris, où ils doivent changer de gare. Le train les dépose à Briouze, d'où un car les amène à Bagnoles. Ces ruptures de charge sont dissuasives : bien des curistes se font conduire en voiture par des parents. Bien d'autres stations thermales sont mal desservies par le rail.

Jean Méchet, AUTAB-Besançon

La fiche horaire Grenoble-Paris comportait 73 colonnes à l'hiver 2007, elle en comporte aujourd'hui 76. En sens inverse, la fiche est passée de 69 colonnes à 77. Est-ce le record des grandes lignes ? J'ai passé un long moment à déchiffrer ces fiches, et décelé par hasard une nouvelle relation directe quotidienne.

Jean Sivardière, ADTC-Grenoble

Des consignes !

La gare de Saint Malo, éloignée du centre-ville, présente une belle façade mais n'est qu'un simple abri. Pas d'abris sur les quais, malgré le climat. Et pas de consignes, ni à la gare ni en ville, tant pis pour les touristes. La SNCF veut aujourd'hui proposer à ses clients des vélos et des taxis. Mais les voyageurs ont besoin de consignes dans toutes les grandes gares, or la SNCF les leur refuse sous prétexte de coût ou de sécurité.

François Jeannin, FNAUT FrancheComté

Correspondances urbaines

On entend ici par correspondance le passage d'un bus vers un tramway ou métro, ou réciproquement. L'opérateur Kéolis, filiale de la SNCF, a montré que deux voyageurs sur trois préfèrent éviter une correspondance, qui est source d'inconfort et d'"insécurité" (absence de repères, manque d'information) et qui est ressentie comme une perte de temps, même si la poursuite d'un trajet en bus allonge la durée du trajet.

Le phénomène est plus marqué dans le sens banlieue-centre ville qu'en sens inverse (le mode lourd est alors perçu comme plus performant, surtout aux heures de pointe). Les voyageurs occasionnels sont plus perturbés par les correspondances que les habitués.

La mise bout à bout de deux lignes radiales de bus pour constituer une diamétrale augmente le trafic.

La SNCF fait un constat analogue : si un trajet grandes lignes est fractionné, la correspondance introduite fait perdre autant de clientèle que si la durée du trajet direct était majorée de 1h30.

Jean Lenoir

Tarifs SNCF

Comment admettre que le TGV Angoulême-Paris de 8h54, avec arrêts à Ruffec, Poitiers, Châtelleraut et Saint-Pierre-des-Corps, aux performances plus proches de celles des anciens Corail que de celles d'un TGV, soit au tarif de pointe tous les jours de la semaine ? La grande vitesse doit être payée à son juste prix mais, quand le voyageur lambda n'a aucun choix, il devrait être mieux traité par la SNCF.

La réservation obligatoire est une contrainte imposée par la SNCF en invoquant le confort d'une place assise garantie et une meilleure utilisation des rames. Il s'agit d'une augmentation déguisée dont les voyageurs occasionnels sans carte de réduction et sans accès à internet sont victimes, ce qui ne les incite pas à délaissé leur voiture.

Quant aux groupes, ils sont abandonnés aux autocars toujours plus nombreux sur les routes des vacances.

Henriette Trimoulinard, FNAUT Poitou-Ch

Contrainte mal connue

Il faut arriver au plus tard 2 mn avant l'heure de départ d'un TGV indiquée sur le billet pour être autorisé à embarquer. La SNCF veut ainsi éviter que les voyageurs courent pour attraper le train in extremis et retardent parfois le départ. Malgré un effort d'information de la part de la SNCF, peu de voyageurs connaissent cette mesure destinée, selon elle, à améliorer la sécurité et la régularité des circulations.

Comme pour la tarification, la SNCF privilégie l'approche technique à celle du client. L'heure du départ effectif du train est une donnée qui ne concerne que l'exploitant, la SNCF devrait n'indiquer que l'heure limite d'embarquement, qui seule intéresse le voyageur. Pour ce dernier, la durée du trajet est égale à la durée technique + 2 minutes (une seule suffirait largement).

Jean Lenoir

SNCF : prenez donc l'avion !

Abonné à la lettre de Voyages-SNCF.com, je reçois des propositions alléchantes de voyage "en train" : "Toute la France à 49 euros TTC avec Air France (vol direct aller simple). Réservez dès aujourd'hui, bénéficiez des prix minis du 3 au 16 décembre pour des voyages du 5 janvier au 31 mars 2009 et partez aux quatre coins de la France. Avec Voyages-SNCF.com et Air France, c'est l'heure des bonnes résolutions. Avec Air France, offrez-vous des escapades à prix légers". Ainsi, la grande vitesse facile et pas chère, la SNCF l'offre en avion, sur son propre site, et même sur des itinéraires desservis par le TGV...

Jean Gonella, FNAUT PACA

Saisine directe du médiateur de la SNCF

Le médiateur de la SNCF est une personnalité indépendante chargée de résoudre les litiges non réglés par les services clientèle. Les litiges de sa compétence sont liés à une mauvaise exécution du contrat de transport (retards, difficultés liées aux commandes sur internet, ...) ou relatifs à une infraction à la police des chemins de fer (contraventions de classes 1 à 4 uniquement).

Depuis le 13 janvier 2009, le Médiateur de la SNCF peut être saisi directement par les voyageurs. Si le passage par une association agréée de consommateurs telle la FNAUT n'est plus obligatoire, il reste cependant fortement conseillé. En effet (FNAUT Infos n°148) :

- la FNAUT permet au voyageur d'avoir un contact direct avec un interlocuteur défendant ses intérêts ; elle lui adresse un accusé de réception de son dossier et lui fait savoir si ce dernier a été transmis ou non au Médiateur (certains dossiers n'ont aucune chance d'aboutir) ; elle peut le renseigner tout au long de l'étude du dossier par le Médiateur, car elle connaît bien le fonctionnement de la médiation à la SNCF ;
- elle exploite des procédures de transmission des dossiers établies avec l'équipe du Médiateur, avec laquelle elle entretient des liens privilégiés ;
- si le litige concerne une infraction, elle demande au Médiateur de suspendre les poursuites à l'encontre du voyageur (une contravention relève du droit pénal, elle est automatiquement transmise au Ministère public si elle n'est pas réglée par le voyageur ou classée sans suite par la SNCF dans un délai de deux mois après l'infraction et le Médiateur ne peut plus intervenir) ;
- elle peut apporter son soutien au voyageur, quand il demande notamment l'annulation d'un procès-verbal, le remboursement d'un billet inutilisé ou une indemnisation pour un retard ;
- de nombreux litiges étant portés à sa connaissance, elle a accumulé une grande expérience et est en mesure d'aider efficacement les voyageurs à obtenir l'application des droits auxquels ils prétendent ; depuis de nombreuses années, le taux des avis favorables rendus par le Médiateur est plus élevé sur les dossiers soumis par la FNAUT que sur l'ensemble des dossiers qu'il étudie ;
- enfin il est important pour la FNAUT de pouvoir continuer à traiter un grand nombre de litiges, c'est un moyen de connaître les difficultés auxquelles sont confrontés les voyageurs et de mieux les aider à les résoudre.

*Marc Debrincat, Anne-Sophie Trcera
courriel : mediation@fnaut.org*

Chronique du développement durable

Le département des Alpes Maritimes va profiter du plan de relance pour renforcer ses investissements routiers... et pour construire un centre de développement durable en partenariat avec la fondation Nicolas Hulot, "afin de faire du département un laboratoire exemplaire dans la mise en œuvre des décisions du Grenelle de l'environnement".

Elus visionnaires

Dans un premier temps, l'aéroport nantais de Notre Dame des Landes sera desservi par un tram-train se raccordant à la ligne Nantes-Châteaubriant. Mais les grands élus de la région Pays de la Loire ont de l'ambition : visionnaires, ils réclament, pour 2025-2030, une desserte par une ligne nouvelle Nantes-Rennes et une gare souterraine "comme à Roissy". Mais pour quel trafic aérien ?

Entêtement durable

Selon Michel Destot, maire PS de Grenoble, "le temps ne joue pas en faveur de la rocade nord, à moyen terme les comportements auront évolué et les problèmes se seront déplacés". Mais pas question d'abandonner le projet : il faut que la rocade soit construite avant qu'on n'en ait plus besoin !

Prix humoristiques

Après la gare meusienne du TGV Est, ce hangar prétentieux qui a obtenu un prix pour ses qualités architecturales (FNAUT Infos n°171), c'est le site voyages-sncf.com qui a obtenu le prix du "meilleur site de l'année", décerné par la Fédération du e-commerce et de la vente à distance (FEVAD). Un moment d'égarement sans doute, car ce site, de l'avis général, ne fournit des informations, souvent incomplètes, qu'au prix d'un gros effort de patience de la part du voyageur.

Culmont-Chalindrey : une scission inattendue

Selon le guide du voyageur Corail Intercités, la ville de Culmont-Chalindrey, située au croisement des lignes Nancy-Dijon et Paris-Bâle, est dorénavant coupée en deux : Culmont est restée sur place, Chalindrey a remplacé Vesoul, et Vesoul a disparu.



BIEN DIT

● **Corinne Lepage**, ancienne ministre de l'environnement : "la prime à la casse ne s'attaque pas au fond du problème. Elle va sans doute vider les stocks, mais non permettre la reconversion écologique du secteur automobile. Elle ne sauvera pas les emplois d'aujourd'hui et encore moins ceux de demain. On attendait des investissements massifs dans les centrales de mobilité et l'autopartage. Et quelle est la logique de la relance autoroutière alors que les Français réduisent d'eux-mêmes leur usage de la voiture ?"

● **Julie Chauveau**, Les Echos : "le plan de relance montre que le lobby des entreprises routières a été efficace et que les élus locaux pensent encore de manière privilégiée à la route".

MAL DIT

● **Nadine Morano**, secrétaire d'Etat à la famille : "la SNCF a fait un milliard d'euros de bénéfices en 2007, donc elle peut payer la carte Enfant Famille".



Conducteur en retard

Le conducteur d'un TGV Quimper-Rennes-Paris (départ 5h45) ne s'étant pas présenté au départ, la SNCF fait partir les voyageurs par le TER Quimper-Rennes de 6h01 et organise la suite de leur voyage. Arrive alors le conducteur du TGV : il saute dans son train vide et part à la poursuite du TER, qu'il rattrape à Redon, où il peut embarquer les voyageurs pour Paris : 30 mn de retard seulement à l'arrivée.

Sanction douloureuse

Le 28 janvier 2008, vers 12h45, un automobiliste a provoqué un accident dans la rue du Champ de Foire à l'île d'Yeu. Les gendarmes ont constaté que son taux d'alcoolémie était de 2,42 g d'alcool par litre de sang. Selon le journal local qui rapporte ce fait divers de manière approximative, son pénis lui a immédiatement été retiré et il a été convoqué devant le tribunal correctionnel des Sables d'Olonne.

Brèves

Exemple à suivre

"Le prix de votre billet est toujours calculé sur la base de l'itinéraire le plus court entre les gares de départ et de destination". Ne rêvons pas : l'information est donnée par les chemins de fer belges.

Relance

Les élus socialistes sont divisés. A Strasbourg, le maire Roland Ries veut accélérer l'extension du réseau de tramway et refuse la rocade Ouest. A Montpellier, Georges Frêche veut avancer de 6 mois le lancement de la ligne de tram n°3 et réclame aussi le contournement autoroutier de la ville. A Grenoble, les élus PS retardent le lancement de la ligne E car ils donnent la priorité à la rocade nord encore à l'état d'ébauche.

Economisez du carburant !

Si la pénurie de transport collectif vous oblige à utiliser une voiture, vous pouvez quand même faire des économies sensibles de carburant en suivant les conseils de Movansave, cabinet de formation en conduite automobile économique et écologique sur simulateur, pour groupes de particuliers, entreprises et administrations.

Tél. : 04 26 68 93 23

Courriel : contact@movansave.com

Site web : <http://www.movansave.com>

Le saviez-vous ?

- Le rail en France émet moins d'un million de tonnes de CO2 par an, les seuls embouteillages de la région parisienne en génèrent 20 fois plus.
- Les transports absorbent 30% de la consommation d'énergie en Europe et dépendent à 98% du pétrole.
- Le trafic aérien international a augmenté de 167% entre 1990 et 2006.
- Le contenu de notre assiette a fait en moyenne 1000 km avant d'y parvenir.

Dernière minute

Confrontées à des coûts d'exploitation excessifs, les agglomérations de Nancy et Caen ont décidé de se débarrasser de leur tramway sur pneus TVR, et de le remplacer par de simples bus articulés en attendant un vrai tramway.

La région Lorraine souhaitait réutiliser le TVR pour équiper une liaison entre les gares TGV de Louvigny et de Vandières, mais elle n'a pas eu gain de cause (à la demande des élus de Moselle, il était prévu d'arrêter à Louvigny les TGV circulant dans le sens est-ouest, et à Vandières les TGV circulant en sens inverse).

Le matériel disponible sera finalement cédé à la ville de Paris qui souhaite le réutiliser sur la Petite Ceinture, les riverains étant moins effrayés par un engin guidé par un rail unique que par un train classique.

Actions en régions

Alsace

● L'association Thur Ecologie et Transports s'interroge sur la pérennité des relations TER entre Kruth et Mulhouse après la mise en place du tram-train Thann-Mulhouse, un service urbain moins rapide et plus coûteux que le TER. Elle refuse un rabattement routier de Kruth sur Thann.

● **L'association FloriRail a enfin obtenu un engagement ferme de la région Alsace sur la réouverture de la ligne Bollwiller-Soultz-Guebwiller, qu'elle défend depuis des années. Trois scénarii ont été étudiés : bus, autorail et tram-train. Dans une première phase, c'est une liaison par autorail qui sera mise en place en 2013-14 pour un coût de 16 millions d'euros, puis le tram-train suivra.**

Auvergne

● L'Association des Usagers des Transports de l'Agglomération Clermontoise critique le SMTC de Clermont-Ferrand pour le manque de transparence de sa gestion, alors qu'il connaît de graves difficultés financières. Elle demande que les usagers soient représentés dans les instances de décision, de gestion et d'exploitation, que la ligne A du Translohr soit prolongée sans retard de 1,8 km vers le nord jusqu'à sa jonction avec la ligne SNCF, et que l'Etat finance à hauteur de 20% les investissements de transport collectif urbain.

Basse-Normandie

● Un "TER côtier" Granville-Saint Malô avec rebroussement à Dol (2 AR/jour) sera créé à l'été 2009 (mais sans antenne ferroviaire vers le Mont-Saint-Michel) : c'est le résultat de la mobilisation de l'ADPCR depuis 1997. L'ADPCR a obtenu aussi la création d'une relation Corail directe Paris - Saint-Lô dont elle souhaite le prolongement jusqu'à Coutances après électrification de 30 km de ligne.

Bretagne

● L'AUTIV, attentive aux difficultés très concrètes rencontrées par les usagers des cars Rennes - le Mont-Saint-Michel, demande que les billets soient vendus dans la gare routière de Rennes afin d'éviter l'attente à la montée dans les cars, que les horaires soient écrits en caractères plus gros et qu'ils soient disponibles toute l'année.

La FNAUT a le regret d'annoncer le décès récent de Pierre Bermond. Fondateur de l'association Transport 2000 France, qui avait fusionné par la suite avec la FNAUT, il avait été un vice-président très actif de notre fédération pendant de nombreuses années. Particulièrement attentif au rôle du rail dans l'aménagement du territoire, il avait, le premier, imaginé le principe très novateur du TGV Rhin-Rhône.

Ile-de-France

● L'opération "témoins de ligne", conduite par la RATP et l'AUT Ile de France, prend de l'ampleur : plus de 700 témoins ont fourni 1752 témoignages en 2008. Des progrès ont été obtenus en particulier en matière de signalétique.

● L'AUT-Ile de France a été auditionnée par le service d'expertise du MEEDDAT dans le cadre d'une mission sur l'accélération des procédures pour la réalisation des infrastructures de transport collectif en Ile de France, bien plus longues que dans les autres métropoles européennes. L'AUT a formulé des propositions sur les phases de concertation, les dossiers de sécurité et l'approbation des financeurs.

● L'AUT demande que la tangentielle Ouest soit prolongée jusqu'à Versailles Chantiers, la limitation prévue à Saint-Cyr-l'Ecole créant une lacune entre la tangentielle Ouest et la future tangentielle Sud Versailles-Evry-Massy.

● L'AUT déplore la baisse de qualité des plans du réseau RATP : la géographie est sacrifiée à la manie des tracés géométriques des lignes. Quant à l'information horaire des gares RATP et SNCF, elle s'est récemment dégradée.

Midi-Pyrénées

● Alain Berthoumieu, représentant régional de la FNAUT, a été auditionné par la Cour Régionale des Comptes au sujet des sommes engagées par le Conseil régional pour l'exploitation des services TER.

● L'association TARSLY-FNAUT, satisfaite du doublement prochain de la ligne Toulouse-Saint Sulpice, la plus chargée de province, qu'elle a enfin obtenu, réclame aussi le doublement non prévu de la section Montrabé-Gragnague comprenant deux tunnels, la poursuite du doublement de la ligne jusqu'à Albi et son électrification, permettant l'accès du TGV.

TARSLY réclame également l'extension à 100 km de la limite de validité des abonnements domicile-travail.

Rhône-Alpes

● A l'occasion de l'ouverture de l'A41, deuxième autoroute Annecy-Genève, l'AGFUT a publié une comparaison des temps et coûts de déplacement entre les deux villes en voiture sur autoroute ou route nationale, en car sur autoroute et en train TER.

● L'ADTC-Grenoble, la FRAPNA-Isère et plusieurs élus écologistes ont obtenu du tribunal administratif de Grenoble l'annulation du PDU 2007-2012 de l'agglomération. Le tribunal a utilisé un vice de forme (information insuffisante des élus avant le vote) sans aborder les problèmes de fond. Les élus grenoblois ont immédiatement revoté le même PDU.

● L'ACAC 73 dénonce, après les projets de contournement autoroutier de Chambéry et de galerie de sécurité surdimensionnée du tunnel du Fréjus, le projet du conseil général de Savoie de doubler le tunnel du Chat.

Activités de la FNAUT

● La FNAUT (Marc Debrincat, Anne-Sophie Trcera, Erick Marchandise et Jean Lenoir) réalisera trois émissions Conso-mag en 2009, sur le transport des vélos dans les trains, l'information tarifaire SNCF et les nouvelles modalités de saisine du médiateur SNCF.

● Alain Berthoumieu est intervenu lors d'un colloque sur le TER organisé à Toulouse par Avenir Rail, Marc Le Rochais est intervenu lors des Assises Ferroviaires de Basse Normandie à Caen, et Jean-François Troin est intervenu lors de la journée TER organisée par la région Centre.

● Régis Bergounhou a été auditionné par une commission de l'Assemblée Nationale qui doit proposer une révision de la loi Bertrand.

● Jean Sivardière a été auditionné par la FONDA sur la légitimité associative dans le champ politique.

● Jean Lenoir représente la FNAUT au comité de pilotage de la PREDIM, plateforme de recherche et expérimentation pour le développement de l'information multimodale.

● Jean-François Hogu représente la FNAUT à la Commission centrale des automobiles qui pilote le contrôle technique périodique des véhicules.

● La FNAUT, toutes les associations cyclistes et l'UTAN ont réclamé que les nouveaux matériels TER soient adaptés au transport des vélos.

● Le GART, la FNAUT et l'UTP ont donné une conférence de presse commune pour réclamer que le plan de relance du gouvernement prenne plus sérieusement en compte les transports publics urbains et ferroviaires.

● Xavier Braud a proposé plusieurs amendements au projet de loi créant l'autorité de régulation ferroviaire.

Journée de formation 2009 de la FNAUT

La FNAUT organise à Paris, le samedi 16 mai, une journée de formation sur le financement des transports collectifs urbains, départementaux et ferroviaires (investissement et exploitation).

fnaut infos- Bulletin mensuel d'information
Directeur de publication : Jean Sivardière
CPPAP n° 0908 G 88319 - Dépôt légal n°173
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

Innovations utiles

La FNAUT dénonce souvent la manie très française de l'innovation technologique dans le secteur des transports, dont les élus amateurs de tape-à-l'œil sont si friands, et elle réclame en priorité une approche réaliste des besoins des usagers, de la clairvoyance économique et du courage politique. Une telle exigence n'a rien d'utopique.

- En décembre 2008, le prototype Mooviter, concept-train communicant, "le TER de demain", a été mis en service sur la ligne Nantes-Rennes. Il offre des aménagements inédits, les revêtements de sol comportent des motifs photo-luminescents, on peut même y jouer aux échecs sur des tablettes à écran tactile. Réaction de jeunes usagers interrogés par Presse Océan : "il n'y a pas assez de trains, il y a trop de grèves, le billet est trop cher pour un voyage improvisé, le vendredi soir c'est bondé".

- Faut-il relancer à tout prix un marché automobile condamné à la régression (FNAUT Infos n°172) ? L'usine Ford de Blanquefort (Gironde) était menacée de fermeture : un repreneur intelligent, HZ Holding France, s'est engagé à maintenir tous les emplois en diversifiant la production du site, où des pièces pour éoliennes seront bientôt fabriquées. C'est à de telles démarches que l'aide de l'Etat au secteur automobile aurait dû être conditionnée.

- Le gouvernement belge n'a pas organisé de Grenelle de l'environnement, mais il vient de réintroduire une taxe "cliquet" sur les carburants routiers. Cette taxe, dont la FNAUT réclame la création en France, augmentera lorsque le prix du pétrole diminuera, elle ne baissera pas quand il augmentera à nouveau. Elle permettra à la fois de financer les alternatives à l'automobile et de protéger le consommateur contre un nouveau choc pétrolier (le gouvernement néerlandais a imposé une écotaxe sur les billets d'avion : 11,25 euros sur les vols européens, 45 euros sur les vols intercontinentaux, puis il y a renoncé sous la pression du lobby aérien).

En France, malheureusement, le retard des décideurs économiques et politiques est criant : Renault et PSA ont sorti des 4x4 alors que le public attendait des voitures moins chères et moins sales, et de multiples élus locaux, encouragés par l'Etat, réclament encore les routes "qui vont sauver leur localité".

Jean Sivardière

Certification des transports collectifs : une démarche perfectible

Depuis de nombreuses années, les militants de la FNAUT participent activement aux procédures de certification de la qualité de service dans le secteur du transport collectif (urbain, routier et ferroviaire). Nous résumons ci-dessous le rapport approfondi de Claude Pierre dit Barrois, président de la FNAUT Lorraine, et Marc Debrincat, juriste de la FNAUT, remis sur ce thème à la DGITM (Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer) en 2008. Ce rapport met en évidence l'utilité, mais aussi les limites, de la démarche de certification. Il dégage plusieurs possibilités d'amélioration permettant de mieux garantir la qualité de service.



Besançon-Morteau, ligne TER certifiée (photo : Marc Debrincat)

Les principes généraux de la certification

La certification est une démarche volontaire d'un fournisseur de biens ou de services qui souhaite prendre des engagements publics sur la qualité de sa production, et offrir au consommateur la garantie qu'il respecte effectivement ses engagements.

Dans le domaine des services, la certification a été introduite en 1995 et couvre un éventail assez large. Elle peut concerner aussi bien le transport que les séjours linguistiques, les déménagements, l'aide à la personne, ...

L'intérêt de la certification réside dans le fait que la garantie recherchée n'est pas apportée directement par le fournisseur, mais par un organisme certificateur indépendant des parties prenantes, fournisseur et acheteur.

Cet organisme est une association ou entreprise reconnue pour son impartialité et sa compétence, et accréditée par le COFRAC (Comité Français d'Accrédita-

tion) si elle respecte certaines normes NF ou ISO. Il a pour fonction de certifier que le produit ou service offert est conforme à certaines exigences spécifiées sous forme de normes, référentiels ou cahiers des charges.

Contrairement à une inspection ponctuelle de la qualité de la production, la certification garantit la qualité dans la durée grâce à des contrôles adaptés et répétés.

En cas de manquement grave du fournisseur, l'organisme certificateur peut lui retirer sa garantie.

La certification des services de transports

Dans le cas particulier des services de transports, le fournisseur peut être double : autorité organisatrice (quand elle existe) et exploitant.

Le principal organisme certificateur est AFNOR Certification. Il s'appuie sur les règles générales de la marque "NF Service", qui s'appliquent à toutes ses activi-

tés de certification. Une instance appelée "comité de marque" définit les règles de la marque et en surveille la mise en œuvre. Pour les transports, elle est formée de cinq collèges :

- consommateurs (FNAUT, fédération Léo Lagrange et ANATEEP) ;
- autorités organisatrices de transports (ARF, ADT, GART, STIF) ;
- transporteurs (SNCF, RATP, UTP, Transdev, Keolis, Connex) ;
- organismes techniques ;
- secrétariat d'Etat aux Transports et ministère de l'Economie.

Le comité de marque définit des critères obligatoires de qualité : leur respect par le transporteur (au taux minimum de 80%) est indispensable pour que la certification puisse être accordée.

La procédure

Un opérateur de transport souhaitant faire certifier un de ses services doit élaborer un Recueil d'Engagements de Services (RES) après avoir quantifié les performances initiales du service et identifié les attentes de sa clientèle. Ce RES peut comprendre, outre les critères obligatoires de qualité, d'autres critères dits spécifiques et complémentaires.

La validation du RES est soumise à un comité tripartite comprenant des représentants :

- de l'autorité organisatrice ;
- de l'exploitant ;
- des consommateurs (la FNAUT est presque toujours présente).

L'organisme certificateur ne participe qu'exceptionnellement, en cas de difficultés techniques, aux réunions du comité tripartite.

Le comité tripartite est souverain. Il examine tous les critères de qualité du service et, pour chacun d'entre eux, l'état initial du service ("point zéro"). Il définit le système de mesure de la qualité et le niveau d'exigence. Il précise les situations inacceptables. Toutes les parties doivent signer la validation du RES.

Puis un audit sur les résultats des mesures effectuées par l'exploitant et sur sa maîtrise de la qualité est effectué par l'organisme certificateur, sous la forme d'un "parcours voyageur" : l'auditeur observe sur le terrain en se mettant à la place du voyageur et il rencontre tous les agents impliqués dans la réalisation du service. La certification n'est délivrée à l'exploitant que si le niveau d'exigence retenu est atteint pour tous les critères obligatoires et au moins les deux tiers des critères spécifiques.

Le comité tripartite doit aussi évaluer annuellement les résultats de la certification, sur la base des contrôles internes inopinés effectués par l'exploitant (par exemple deux fois par mois pour les gares, au moins

30 fois par semestre pour les trains) et de l'audit annuel de l'organisme certificateur. Si le RES est mal respecté, la certification peut être suspendue, voire retirée. La certification disparaît automatiquement en cas de changement d'exploitant.

Les services certifiés

Les services de transports susceptibles d'être certifiés sont très variés :

- services urbains (du bus au RER) ;
- services départementaux et régionaux, routiers et ferroviaires ;
- transports scolaires ;
- transports à la demande ;
- dessertes d'aéroports ;
- services de transports privés ;
- pôles d'échanges ;
- agences commerciales ;
- services d'information à distance ;
- services de contrôle ;
- centres de relations client, ...

Les services de transports suivants ont déjà fait l'objet d'une certification :

- les lignes de métro de Paris et Lyon, les lignes de VAL de Toulouse, Rennes et Orly, de nombreuses lignes de tramway et de bus à Paris et en province ;
- une soixantaine de grandes gares SNCF, dont Paris-Montparnasse, Lyon-Part-Dieu, Strasbourg, les gares nouvelles TGV d'Aix et Avignon ;
- le pôle d'échange de Lyon-Vaise ;
- des services ferrés TER (le processus a débuté sur les lignes de l'Ouest lyonnais au départ de la gare de Saint-Paul) ;
- des services d'autocars, notamment Aix-Marseille et Transbeauce ;
- des parcs de stationnement.

Les certifications de la ligne 13 du métro parisien, du RER A et des lignes TER certifiées de Midi-Pyrénées ont été suspendues.

Un exemple

En 2005, la certification de la ligne Nancy-Metz (empruntée par 23% des voyageurs TER de Lorraine) a pris en compte une large palette de paramètres : information des voyageurs sur les horaires et les tarifs (aux guichets et auprès des contrôleurs, par affichage dans les gares, aux points d'arrêts et dans les trains), fléchage dans les gares, disponibilité et courtoisie du personnel, fiabilité des distributeurs de billets et composteurs, confort des salles d'attente, propreté des gares et des trains, toilettes, renseignements par téléphone, information en situation perturbée prévue, réponse aux réclamations.

Chaque paramètre est caractérisé par un niveau d'exigence. En matière de ponctualité, par exemple, 87% des voyageurs (90% en 2008) ne doivent subir aucun retard de plus de 5 minutes.

Evaluation de la certification

C'est dans le secteur urbain que la certification des services de transports a débuté, la RATP a eu une influence prépondérante dans sa mise en place.

La certification a été l'occasion de détecter divers dysfonctionnements et d'apporter les correctifs nécessaires. Cependant certains opérateurs de transports notent un essoufflement des efforts de qualité quand la certification a été obtenue depuis longtemps, et ils cherchent à remotiver leurs agents par le biais de certifications complémentaires (management environnemental, par exemple).

En tant que démarche de progrès, la certification est aujourd'hui concurrencée par les demandes des autorités organisatrices (extension horaire des services, par exemple) et les initiatives techniques des exploitants eux-mêmes (information en temps réel), si bien que la qualité observée est souvent supérieure à celle qui a été exigée lors de l'obtention de la certification.

La certification des services d'autocar est encore peu répandue. La FNAUT PACA a été impliquée dans celle de la navette routière Aix-Marseille, très performante et très fréquentée. La certification obtenue en 2004 a été renouvelée cinq fois sans problème.

C'est la SNCF, plus que les régions, qui pousse à la certification des services TER, car elle permet de motiver les cheminots et crée des obligations de résultats. Cependant la SNCF se contente souvent de reprendre dans ses RES le contenu des conventions TER SNCF-Région, sans introduire d'exigences supplémentaires. Il arrive aussi qu'elle refuse de prendre en considération certaines demandes de la FNAUT et même d'établir le "point zéro" du service, pourtant nécessaire pour apprécier les progrès possibles, ce qui affaiblit la crédibilité de ses engagements.

Les représentants de la FNAUT au sein des comités tripartites peuvent faire remonter les attentes et, souvent, le mécontentement des usagers. La panoplie des critères de qualité retenus dans les RES recouvre assez bien l'ensemble de ces attentes mais, en pratique, la SNCF n'accepte qu'un niveau minimum d'exigence, correspondant à l'état actuel du service. Une ligne peut ainsi être certifiée sans que ses performances maximales soient recherchées (les horaires peuvent être exagérément détendus). La SNCF prend aussi de nombreuses précautions pour pouvoir modifier la qualité de service (par exemple réduire les horaires d'ouverture des guichets, remplacer un train par un car) sans perdre la certification.

La vocation première de la certification, voulue par le législateur, est de bénéficier au consommateur en mettant à sa disposition un signal lui permettant d'identifier aisément un professionnel en qui il peut avoir confiance.

Dans le secteur des transports, où aujourd'hui la concurrence joue surtout entre les différents modes, l'utilité de la certification est moins évidente pour le consommateur. Cependant cette démarche peut être utile aux autorités organisatrices qui doivent faire un choix entre opérateurs et surveiller la mise en œuvre de leurs exigences contractuelles.

La certification est, pour les exploitants, essentiellement un outil de management interne : elle ne répond pas prioritairement au souci de mieux satisfaire l'usager du service concerné. Mais, pour la FNAUT, elle ne doit pas consister seulement à motiver les agents des exploitants et à maintenir la qualité dans son état actuel : elle doit garantir une amélioration de la qualité.

Les militants de la FNAUT ayant participé à des opérations de certification émettent des opinions contrastées.

Pour les uns, la certification est un engagement plus sérieux que les promesses commerciales traditionnelles, crédibilisé par les contrôles dont il fait l'objet et dont les résultats peuvent être rendus publics (par exemple les taux de ponctualité des bus ou trains).

Pour les autres, la certification est davantage une démarche de façade, qui repose sur des critères choisis et pilotés par l'exploitant ; elle ne tient pas assez compte des préoccupations dominantes des usagers (fréquences, ponctualité, surcharge des véhicules, propreté) et se contente trop souvent de garantir une qualité existante insuffisante, sans recherche systématique des performances maximales.

La FNAUT continuera à soutenir les opérations de certification, en insistant auprès des décideurs pour que :

- la certification ne se contente pas de garantir une qualité minimale que l'usager est en droit d'attendre de tout exploitant, sans qu'une "estampille" particulière soit nécessaire ;

- ses propositions d'amélioration de la procédure en renforcent l'efficacité, et en particulier pour que toute certification de ligne ferroviaire s'accompagne des investissements nécessaires pour rendre les services plus fiables, plus performants et pérennes.

- Le rapport intégral de Claude Pierre dit Barrois et Marc Debrincat peut être consulté et téléchargé sur notre site internet : www.fnaut.asso.fr (dans la rubrique "Actualité" > "Dossiers et débats").

- Sur la certification NF-Service, voir le site www.marque-nf.com.

Une enquête approfondie menée auprès des militants de la FNAUT ayant participé à des opérations de certification a permis de dégager diverses propositions susceptibles d'améliorer l'efficacité de la certification.

Comités tripartites

La participation aux comités tripartites est très prenante : elle doit ouvrir droit au "congé représentation" qui permet à des bénévoles associatifs de participer à des réunions de travail où les consommateurs sont représentés.

Et pourquoi cette participation ne donnerait-elle pas lieu à une rémunération, comme cela peut être le cas pour la certification des produits agricoles et alimentaires ? Une rémunération forfaitaire transparente et non retirée en cas d'avis négatif émis par ses représentants, ne menacerait pas l'indépendance de l'association participante si elle était gérée par l'organisme certificateur et non par l'exploitant.

Il convient aussi d'uniformiser la composition, le fonctionnement et les missions des comités tripartites par des règles écrites précises. La SNCF a fait des propositions intéressantes en ce sens, les remarques de la FNAUT ont été prises en compte.

Le pouvoir de l'organisme certificateur doit être renforcé (c'est aujourd'hui l'exploitant, bénéficiaire de la certification, qui pilote le comité tripartite).

Enfin les représentants des usagers dans les comités doivent être mandatés par des fédérations nationales de consommateurs agréées par l'Etat.

Prise en compte de la chaîne de production

Aujourd'hui les autorités organisatrices de transports (AOT) et les propriétaires d'infrastructures (essentiellement RFF) ne sont pas intégrés dans le processus de certification. Les critères de qualité qui dépendent de la compétence des AOT et, dans le domaine ferroviaire, de RFF ne peuvent donc être pris correctement en compte.

Or la qualité du service rendu à l'usager est directement affectée par la qualité des matériels roulants (dont les AOT sont souvent propriétaires), par l'accessibilité des gares, stations et arrêts (qui dépend des collectivités locales), et par l'état des infrastructures ferroviaires (qui dépend de RFF).

La FNAUT propose en particulier de renoncer à la certification des lignes dont les performances sont trop limitées par le mauvais état de l'infrastructure.

Il est par ailleurs souhaitable d'harmoniser les critères de certification et les exigences contractuelles des AOT vis-à-vis

des exploitants. Une telle harmonisation permettrait de simplifier la surveillance des prestations de l'exploitant par l'AOT, qui n'en a pas toujours la compétence ni les moyens, en la déléguant à l'organisme certificateur.

Critères de certification

Certains critères doivent être mieux utilisés : fiabilité et accessibilité (services de bus et de cars), confort des véhicules, sécurité et sûreté, impact environnemental des services.

Le niveau minimum d'exigence relatif aux critères obligatoires doit être notablement relevé.

D'autre part la palette des critères de certification doit être élargie.

L'intermodalité, facteur crucial de qualité, doit être prise en compte, en particulier la facilité des correspondances (fléchage, respect des horaires), la tarification, la billetterie et l'information intermodales.

La loi du 11 février 2005 a fixé des exigences minimales en matière d'accessibilité des gares et stations et des véhicules de transport collectif aux personnes à mobilité réduite. La certification, qui doit dépasser la vérification des obligations réglementaires, peut permettre de désigner des aménagements mis en œuvre avant les délais fixés par la loi ou allant au-delà des exigences de la loi (par exemple des aménagements permettant des déplacements autonomes des personnes handicapées, sans nécessité d'assistance ou d'accompagnement).

Suivi de la qualité

Il est souhaitable d'améliorer le dispositif de mesure de la qualité de service et de développer les enquêtes de satisfaction du client.

Sous la pression des usagers et des contraintes techniques (saturation des voiries urbaines) et environnementales, la qualité du transport public a évolué rapidement ces dernières années. Certains services certifiés il y a dix ans étaient en pointe et ne le sont plus aujourd'hui.

Il est donc nécessaire que les Recueils d'Engagements de Services soient évolutifs : ils doivent prévoir systématiquement une augmentation du niveau des exigences de qualité et l'intégration de critères supplémentaires.

Enfin il est important que le public soit mieux informé par l'exploitant, sur le lieu de vente et par un site internet, en cas de certification d'un service : parties prenantes de la procédure, critères de la certification, modalités et résultats des contrôles effectués.

Commercialisation du TGV : le rapport Lenoir fait le point

Il y a trente ans, utiliser le train était simple : tarification kilométrique, pas de réservation obligatoire, possibilité d'auto-information offerte au voyageur. Mais, peu à peu, la situation a évolué. En particulier, la SNCF a très profondément modifié son système d'information en décembre 2006, puis introduit en octobre 2007 un nouveau système de tarification et de services, dénommé NOTES, pour les trains à réservation obligatoire : TGV, TéoZ et Lunéa.

L'information sur les horaires et les prix a été fortement réduite alors que, simultanément, la tarification NOTES, qui renforce la mise en œuvre des principes du yield management, outil d'une politique de volume favorable au mode ferroviaire, devenait encore plus complexe. Cette évolution a suscité de vives réactions parmi les voyageurs, relayées par la FNAUT qui a multiplié les interventions auprès de la SNCF, du MEED-DAT et des médias (FNAUT Infos n°160, 165, 166, 167, 170, 171).

Un rapport exhaustif publié récemment par la FNAUT (disponible sur son site internet), dont la rédaction a été pilotée par Jean Lenoir, fait le point.

Information des voyageurs

Incomplète, obscure, cloisonnée par catégories de trains et par lignes, l'information fournie par la SNCF ne répond plus aux besoins du voyageur, qui ne souhaite pas emprunter tel ou tel train mais effectuer un voyage sur un réseau national et pouvoir à nouveau organiser son déplacement de manière simple et autonome. Ce constat rejoint celui du député Hervé Mariton, qui s'est interrogé sur le non-respect par la SNCF du droit de la consommation en matière d'affichage obligatoire des prix.

La FNAUT a obtenu quelques améliorations (dont la SNCF s'attribue volontiers l'initiative) :

- les guides TGV, TéoZ et Lunéa affichent dorénavant des fourchettes de prix (notamment pour une centaine de relations TGV) ;

- sur internet, les prix proposés peuvent être comparés, pour 80 relations, à la fourchette des tarifs Loisir accessibles sans carte commerciale, et des tableaux clairs (mais difficilement accessibles) mentionnent les périodes de pointe pour 35 relations radiales.

Cependant de très nombreuses améliorations aux documentations écrite et informatique restent indispensables. Simples et peu coûteuses, elles peuvent être apportées en se référant aux pratiques antérieures de la SNCF, ainsi qu'à celles des Régions ou de réseaux étran-

gers : édition d'un indicateur horaire général (déjà publié par Thomas Cook pour la France) ; rétablissement des guides "horaires et prix" ; simplification des fiches horaires ; donnée des horaires dans le guide des trains de nuit ; création d'un guide des grandes relations transversales ; indication directe sur internet des périodes normales et de pointe pour les TGV et Lunéa ; information plus précise sur les cartes commerciales pour éviter que les voyageurs n'en surestiment la rentabilité...

Tarification

Le souci légitime de la SNCF de bien remplir ses trains a des effets pervers, à la fois sociaux et écologiques :

- le voyageur "malin" peut découvrir des tarifs attractifs, mais au prix d'une recherche d'une complexité dissuasive, surtout en l'absence d'une documentation de qualité ;

- l'usage du train s'est rigidifié ; les conditions d'échanges et de remboursement des billets, très dégradées, défavorisent le train face à la voiture, dont la souplesse d'usage est un atout décisif ;

- la sous-tarification des offres promotionnelles est compensée par une hausse simultanée du prix, devenu exagéré, des déplacements personnels à caractère obligé.

La politique de volume permet à la SNCF de dégager des bénéfices lui permettant d'autofinancer ses investissements : la FNAUT ne remet donc pas en cause les principes du yield management, mais n'accepte pas les excès observés dans sa mise en œuvre, incompatibles avec la notion de service public qui, d'après la LOTI, doit être respectée par la SNCF dans la gestion de tous ses services voyageurs.

Divers assouplissements et adaptations des pratiques actuelles de la SNCF sont possibles en s'inspirant de ses pratiques antérieures, de celles en usage dans les trains à réservation facultative et même de certaines démarches d'Air France. La SNCF doit être au service du client, et non l'inverse !

Une majorité des déplacements effectués pour motif personnel ou familial n'a aucun caractère de loisir : la SNCF doit en tenir compte en maintenant une tarification modérée.

La tarification du TGV doit être pensée dans une perspective écologique. La clientèle nouvelle doit être issue, non d'une surconsommation de voyages (l'offre de "petits prix" incite aux achats d'impulsion), mais d'un report des trafics aérien et routier provoqué par une plus grande facilité d'usage du rail.

Pour justifier sa mise en œuvre très poussée des principes du yield management, la SNCF affirme qu'elle maximise ainsi le taux d'occupation du TGV et peut donc offrir des tarifs inférieurs de 25% environ à ceux que son homologue la Deutsche Bahn (DB) offre sur l'ICE, le TGV allemand (la DB n'impose pas la réservation obligatoire, et le taux moyen d'occupation de l'ICE est inférieur à 50%, et égal à 77% pour le TGV). Mais la différence des tarifs TGV et ICE peut s'expliquer autrement.

D'après RFF, le péage moyen sur les lignes à grande vitesse était, en 2008, de 8,18 euros/train/km en France et 14,36 en Allemagne. Le péage représentant en moyenne 30% du prix du billet TGV, les prix des billets TGV et ICE seraient donc très voisins si les péages étaient aussi élevés en France qu'en Allemagne. En admettant que les parts de kilométrages parcourus sur lignes classiques par le TGV et l'ICE soient voisines, la différence des prix ne semble donc pas due à l'utilisation du yield management par la SNCF. Interrogée sur ce point, cette dernière ne nous a pas fourni d'explication convaincante.

L'utilisation du yield management lui permet sans doute d'abaisser ses prix, mais elle compense ainsi des coûts de production supérieurs à ceux de la DB ou dégage des bénéfices plus élevés afin de supporter le déficit de sa branche fret et d'investir.

Le rôle attendu de l'Etat

L'Etat doit jouer son rôle de tutelle de la SNCF et pas seulement celui d'actionnaire prélevant des dividendes sur les bénéfices, et d'autorité organisatrice des transports nationaux.

Il doit faire conduire un audit pour mesurer avec précision l'évolution récente des prix du TGV, qui a fait l'objet d'appréciations divergentes.

Il doit établir un cahier des charges garantissant une tarification de la grande vitesse ferroviaire conforme aux objectifs du Grenelle de l'environnement et s'imposant à la SNCF comme aux "nouveaux entrants". Il doit imposer à la SNCF de ne pas rabattre systématiquement les voyageurs sur le TGV pour les relations transversales au détriment des trains classiques.

Enfin il doit mettre le rail sur pied d'égalité avec l'avion et la voiture en corrigeant les conditions de concurrence entre modes. Les qualités écologiques du rail doivent être valorisées par la fiscalité : en particulier, les vols intérieurs, concurrents du train, doivent supporter une écotaxe justifiée par leur forte contribution au gaspillage de pétrole et à l'effet de serre.

La clientèle des transports urbains

L'opérateur Keolis, membre du groupe SNCF, a récemment analysé la clientèle des transports publics.

● 20% des usagers rencontrent des difficultés pour comprendre l'information fournie par les transporteurs.

6% sont des "laissés pour compte" : ils ont des problèmes de lecture ; 58% d'entre eux ont déjà renoncé à un déplacement jugé trop compliqué.

14% sont des "dépendants", la majorité d'entre eux est de langue maternelle française : parmi eux, 75% ne savent pas lire les plans de réseau et 50% trouvent l'information trop complexe, y compris celle qui est disponible aux points d'arrêt, mais ils savent mieux que les laissés pour compte demander oralement des renseignements.

● 80% des usagers déclarent ne pas rencontrer de réelles difficultés pour s'informer et se déplacer.

30% sont des "sereins", ce sont les seuls à ne rencontrer aucune difficulté.

28% sont des "prudents" : ils ont besoin d'être rassurés en anticipant leur trajet mais se trompent peu souvent au cours de leurs trajets. 90% d'entre eux partent avec beaucoup d'avance en cas de trajet inhabituel, 51% préfèrent reconnaître leur trajet à l'avance pour un déplacement important.

22% sont des "étourdis" : parmi eux, malgré une maîtrise très correcte de l'information, 43% se trompent d'arrêt, 32% ont déjà pris une mauvaise ligne et 20% ont déjà pris la bonne ligne mais dans la mauvaise direction.

Conclusion : l'offre de transport doit être simplifiée pour simplifier l'information ; l'information doit être lisible (plans de réseau) et rassurante.

Les limites de l'innovation

Des automates nous délivrent une gamme toujours plus large de titres de transport, et la consultation des horaires comme l'achat de billets se développent rapidement sur internet. Ces évolutions constituent en principe un progrès dans la mesure où elles élargissent les choix proposés au voyageur et lui permettent d'effectuer un nombre croissant d'opérations sans devoir se déplacer et faire la queue à un guichet. Mais c'est loin d'être toujours le cas.

Toute technologie a son domaine de pertinence et, si elle en déborde, elle cesse d'offrir de nouveaux choix et libertés pour devenir un instrument de contrainte et de régression. L'informatique est une merveilleuse invention, mais l'expérience quotidienne montre que tout confier à des ordinateurs et automates n'est pas un réel progrès.

Jacques Scornaux, AUT Ile de France

GART, UTP, FNAUT : une intervention commune

Le 17 mars dernier, le Groupement des Autorités Responsables de Transports (GART) l'Union des Transports Publics (UTP) et la FNAUT sont intervenus ensemble, lors d'une conférence de presse qui s'est tenue au Sénat, pour critiquer le plan de relance du gouvernement, trop axé sur l'automobile et les investissements routiers.

Selon Michel Cornil, président de l'UTP, le secteur des transports publics regroupe 340 000 emplois directs, pérennes et non délocalisables, chez les exploitants, et 600 000 si on intègre les emplois indirects (constructeurs, équipementiers, génie civil, ingénierie). Comme le note la FNAUT, ce chiffre est comparable au nombre d'emplois dans la production automobile : 700 000 d'après Sylvain Barde, chercheur à l'OFCE, centre de recherche sur l'économie de Sciences-Po (on est loin des 2,5 millions d'emplois, soit un emploi sur dix, chiffre mis en avant par le Comité des Constructeurs Français d'Automobiles et repris avec complaisance par le chef de l'Etat, qui tient compte aussi des emplois, non menacés par la crise actuelle, liés à l'usage de l'automobile (garagistes, entretien des routes, production de carburants, assureurs...).

Roland Ries, sénateur-maire de Strasbourg et président du GART, a dénoncé l'insuffisance criante de l'aide de l'Etat à la construc-

tion de transports urbains en site propre. L'appel à projets lancé par l'Etat ne prévoyait qu'une aide de 710 millions d'euros (dont 260 destinés au Plan Espoir Banlieue) alors que les collectivités ont présenté 60 projets prêts à démarrer (550 km de métro, tramway, BHNS) représentant une dépense totale de 7 milliards d'euros... (rien n'est prévu par l'Etat pour l'Ile de France).

Les trois intervenants ont souligné la nécessité de réorienter le plan de relance, contradictoire avec le Grenelle de l'environnement et les souhaits de la population : selon un sondage BVA-UTP, 75% des Français vivant dans une agglomération de plus de 50 000 habitants ont une opinion défavorable de la circulation en voiture et 57% une image positive des transports publics.



Jean Sivardière, Roland Ries et Michel Cornil

Succès de la FNAUT contre la publicité mensongère

Le Jury de Déontologie Publicitaire (JDP) est un organisme créé au sein de l'Autorité de régulation professionnelle de la publicité (ARPP). Il a été saisi, en décembre 2008, de deux plaintes complémentaires émanant d'une part de la FNAUT, d'autre part des Amis de la Terre, du Réseau Action Climat, du WWF et d'Agir Ici, contestant une publicité diffusée par voie de presse et d'affichage par l'association professionnelle France Betteraves pour promouvoir l'agro-éthanol de betterave.

Cette publicité représentait un baril de carburant de couleur verte placé dans un cadre bucolique (un support de feuilles de betterave, une coccinelle et trois papillons) et comportait les slogans suivants : "Enfin une bonne nouvelle ! La betterave, une réserve inépuisable d'énergie renouvelable. Des milliers d'emplois créés. Une production non délocalisable. 60% de CO2 en moins dans l'atmosphère. Un carburant moins cher : -30% à la pompe".

Le jury a reconnu que l'annonceur avait enfreint les règles déontologiques de la publicité sur plusieurs points :

- l'affirmation relative aux emplois créés était imprécise et non démontrée par l'étude citée en référence (qui fait état d'emplois maintenus ou créés dans la filière sucrière) ;

- il n'était pas précisé que le bilan kilométrique de l'éthanol E85 est inférieur à celui de l'essence et, par suite, on ne peut affirmer que le carburant issu de l'agroéthanol de betterave est moins cher de 30% à la pompe ;

- le slogan relatif au caractère inépuisable d'énergie renouvelable pouvait induire l'idée erronée que l'utilisation d'intrants n'est pas nécessaire, donner une fausse garantie d'innocuité environnementale et inciter à une consommation excessive d'énergie et au gaspillage de ressources naturelles ;

- l'utilisation de la couleur verte et d'éléments de faune était de nature à induire l'idée que la production d'agroéthanol s'effectue selon les règles de l'agriculture biologique, ce qui n'est pas le cas, et qu'elle est totalement inoffensive pour l'environnement, ce qui n'est pas démontré ; enfin la documentation produite par France Betteraves ne peut justifier son affirmation relative à sa contribution à la biodiversité.

Le Jury a finalement estimé que la publicité de France Betteraves diffusée par Métrobus, 20 minutes et Le Monde Publicité, et contestée par les associations, contrevenait aux recommandations "Développement Durable et Arguments écologiques" de l'ARPP.

L'avis intégral du JDP peut être consulté sur le site www.jdp-pub.org.

Grèves, travaux : autocars de substitution

Lors de la dernière grève SNCF en Normandie, des cars de substitution ont été mis en place comme d'habitude. Le trajet Brionne-Rouen est passé de 45mn avec 3 arrêts intermédiaires à 1h30 avec un seul arrêt intermédiaire. En prime, l'autoradio à fond dans les oreilles et l'absence d'éclairage rendant impossible toute lecture ou tout travail, sans oublier les secousses inhérentes à l'autocar. Alors que le train arrive bondé à Rouen, l'autocar était aux trois quarts vide. J'aimerais que les hauts dirigeants qui font l'éloge du transport par autocar, y compris à la place des lignes ferroviaires modestes, prennent de temps en temps l'autocar plutôt que l'avion et la voiture avec chauffeur.

Xavier Braud, 27 Brionne

Revenant de Chambéry à Grenoble, je découvre que mon train est remplacé par un car en raison des travaux en cours sur la voie. Le guichetier SNCF ne me signale pas qu'il y a en fait deux cars : il m'indique l'heure du car direct et me vend un billet pour l'omnibus s'arrêtant à Grenoble-Gières. Puis il m'envoie attendre le car du mauvais côté de la gare. Je découvre par hasard, en abordant un conducteur qui passe par là, que le car direct est sur le point de partir, mais d'un autre arrêt. Le conducteur du car direct refuse de me prendre parce que le guichetier m'a vendu un billet pour Gières et non pour Grenoble. Un agent SNCF présent au départ du car refuse de régulariser mon billet alors que je propose de payer le supplément.

Le lendemain, je dois retourner à Chambéry depuis la gare de Gières. Avant de monter dans le car, je m'assure auprès du conducteur qu'il est bien direct. Arrive un deuxième car. Plusieurs voyageurs, dont quelques personnes âgées chargées de grosses valises, sont invités à changer de car compte tenu de leur destination. Puis contre-ordre : tous les voyageurs doivent changer de car, le direct est devenu omnibus et réciproquement.

Monique Giroud, ADTC-Grenoble

Devant me rendre de Grenoble à Genève, je consulte le site ter-sncf.com : le train de 11h05 a disparu. J'appelle ALLO TER : on me confirme l'annulation du train et on me conseille de passer par Lyon : départ 11h26, arrivée à Genève à 14h57. Arrivé à

Bien dit

Jacques Scornaux, AUT-Ile de France : "les lacunes criantes de l'information horaire sont de nature à décourager les nouveaux clients que les crises économique et écologique pourraient amener aux transports publics".

la gare de Grenoble vers 11h10, je vois partir devant moi un car de substitution pour Genève ! Je me rabats sur le train : arrivé à Lyon, j'apprends que le TER de 13h04 pour Genève est annulé, le car de substitution arrive finalement à Genève à 15h40.

Benjamin Trocmé, ADTC-Grenoble

Choisissez le train, vous voyagez en autocar. En raison des travaux en cours, des trains sont remplacés par des cars sur toute l'étoile ferroviaire de Grenoble. Comment les autres réseaux européens parviennent-ils à faire des travaux sur leurs voies malgré leurs horaires cadencés ? Bientôt, quand on voudra voyager en TGV, devra-t-on prendre un avion de substitution ?

William Lachenal, ADTC-Grenoble

Cadencement

La mise en place du cadencement montre ses limites en l'absence d'investissement pour faciliter la circulation des trains, en particulier sur les lignes à voie unique : depuis la fin 2008, les relations domicile-travail entre Coutances et Saint-Lô se sont dégradées faute d'avoir créé l'évitement en gare de Carantilly réclamé par l'ADPCR depuis des années. Chaque semaine, 17 trains Caen-Rennes sont ralentis par un sur-stationnement qui peut atteindre 10 minutes, et plusieurs correspondances ont été supprimées ou allongées.

Ainsi un train Rennes-Caen arrive à Lison à 11h35, mais le train pour Cherbourg est parti à 11h30 et celui pour Paris à 11h27. Un car Coutances-Saint-Lô-Lison a donc été mis en service pour assurer ces correspondances, il double le train Caen-Rennes !

Guy Fontenelle, président de l'ADPCR

Passages à niveau

Si les passages à niveau étaient tous équipés de 4 demi-barrières (et non 2) ou de 2 barrières complètes, il y aurait bien moins d'accidents. On peut aussi envisager d'installer, de part et d'autre du PN, des îlots séparant les deux voies de la chaussée, assez longs pour bien canaliser le trafic en amont du PN en face de chaque demi-barrière.

Jean Torriero, Lyon Métro

Retards

La SNCF a vendu 300 000 billets TGV à partir de 29 euros sur une sélection de destinations au cours des "dix jours sensationnels" de janvier ! Au lieu d'offrir des prix cadeau aux seuls voyageurs qui ont les moyens de les connaître et d'en profiter, elle ferait mieux d'indemniser de manière plus satisfaisante les victimes des ruptures de caténaies.

Henriette Trimoulinard, FNAUT Poitou Ch

Le saviez-vous ?

- Les 18-25 ans représentent 9% de la population mais 21% des tués et 22% des blessés. L'alcool est en cause dans 38% des accidents dont ils sont victimes.
- Les deux-roues motorisés constituent 1% du trafic et 16,5% des victimes.
- Sur la route, 3 tués sur 4 et 2 blessés sur 3 sont des hommes.
- Chaque année, les accidents font plus de 3 000 orphelins de moins de 18 ans.
- 55% des Français sont favorables au système anti-démarrage des voitures en cas d'alcoolémie du conducteur.
- En Autriche, les jeunes conducteurs doivent subir une évaluation de leurs compétences dans l'année qui suit l'obtention du permis de conduire.
- Selon la Fédération des Accidentés du Travail et Handicapés, un accident mortel du travail sur deux est un accident de la circulation (407 tués en 2007). La FATH recommande aux salariés d'utiliser les transports collectifs, confirmant que la sécurité routière ne peut être isolée de la politique des transports.
- 4620 personnes ont trouvé la mort sur les routes françaises en 2007, année d'élection présidentielle, soit une baisse de 2,1% seulement par rapport à 2006. L'évolution a été plus favorable en 2008 (4274 tués, soit une baisse de 7,5%). L'objectif officiel est de parvenir à moins de 3000 tués en 2012.

Ceinture

Boucler sa ceinture en voiture est nécessaire même pour de courts trajets. A 50 km/h contre un mur, retenir un corps de 75 kg exige une force de 2500 newtons, alors que les muscles des bras ne peuvent résister à une force supérieure à 300 newtons. Par ailleurs, 2 accidents sur 3 se produisent à moins de 15 km du domicile, et 35% des tués sur la route le sont en agglomération.

BIEN DIT

● Pierre Graziano, président de l'Association des Familles Victimes des Accidents de la Circulation : "ce ne sont pas les mauvaises routes, étroites et sinueuses avec des dos d'âne, des nids de poule et une visibilité insuffisante, qui sont les plus dangereuses. Au contraire l'automobiliste craint d'y abimer sa chère voiture ou y ressent un réel danger en cas de vitesse excessive. Ayons le courage de le dire, nos routes sont en général trop belles, confortables et rassurantes. Ce sont des tapis roulants qui incitent à y pratiquer une vitesse inadaptée, d'autant plus que la vitesse reste valorisée par le public et les constructeurs automobiles, qui refusent toujours d'équiper la totalité des voitures de limiteurs de vitesse alors que la vitesse des autocars et camions est déjà limitée à la construction".

Permis à points

Récompense :

⊕ + 3 points à La Poste. Son "Plan national Transports propres" prévoit le déploiement à grande échelle de véhicules électriques et la promotion de l'écoconduite. Objectif : diminuer ses émissions de CO2 de 15% d'ici 2012.

Punition :

⊖ - 10 points à l'Olympique de Marseille. En décembre 2008, ce club de football a contribué à la sauvegarde de la planète en affrétant un avion spécial pour rapatrier un de ses supporters, libéré par la justice espagnole après avoir été arrêté pour avoir attaqué des policiers à coups de chaise.



⊗ Monique Boulestin, députée PS de la Haute-Vienne : "la LGV Poitiers-Limoges offre le trajet Paris-Limoges le plus pertinent aux plans écologique et économique. Elle s'inscrit dans les grands corridors européens". Lesquels ?

Chronique du développement durable

⊗ En présentant son programme autoroutier en 1994, Edouard Balladur voulait mettre chaque Français à moins de 45 mn en voiture d'un échangeur autoroutier. La FNAUT avait ironisé : pourquoi pas 30 mn ? Aujourd'hui, Philippe de Villiers, président du conseil général de la Vendée, vise "après le désenclavement, l'accélération des communications" : grâce à son plan routier 2020, chaque vendéen sera bientôt à un quart d'heure d'une autoroute ou d'une voie rapide. Comme le secrétaire d'Etat aux Transports Dominique Bussereau, il souhaite la réalisation de l'A831 à travers le Marais poitevin.

Trains au départ

L'affichage "Départs" de la SNCF indique dorénavant les heures de départ de nouveaux trains : "TER à l'heure" et "TGV à l'heure". Autre affichage étonnant gare de l'Est : "le train Paris-Luxembourg partira à 17h63".



BIEN DIT

● Yves Crozet, directeur du laboratoire d'Economie des Transports (LET) de Lyon : "Quand il prend le volant, l'automobiliste voit son quotient intellectuel diminuer de 50%".

● Bruno Gazeau, délégué général de l'UTP : "Elus et entreprises doivent anticiper car inévitablement, et sans doute plus tôt que prévu, le prix du pétrole va augmenter à nouveau".

Mauvais exemple

● Guillaume Pépy, président de la SNCF, s'est fait épingler par le quotidien La Montagne. C'est en effet en avion qu'il est venu de Paris à Clermont-Ferrand le 22 février dernier.



Chauves-souris

Lors de l'électrification récente de la ligne Tours-Vierzon, la SNCF a dû faire appel à un chiroptérologue pour repérer l'éventuelle présence de chauves-souris dans les tunnels.

A la demande de l'Architecte des Bâtiments de France, elle a appliqué un traitement spécial aux poteaux afin de permettre leur meilleure intégration visuelle dans le périmètre protégé du célèbre château de Chenonceaux.

Voyageurs sans train

Suite à une erreur d'affichage, le 28 décembre 2008, un train Mulhouse-Belfort est parti par la voie 8 en laissant 50 voyageurs face à la voie 5. La SNCF a dû affréter un car pour le remplacer.

Club mobilité du CERTU

La 15ème réunion du Club Mobilité du CERTU aura lieu à Lyon (ENTPE) le mardi 16 juin 2009. Le thème, complexe mais au cœur de l'actualité, de cette journée-débat sera : "mobilités et systèmes de valeurs".

Informations et inscriptions auprès de Delphine Betka, tél 04 72 04 70 02, courriel betka@entpe.fr.

Brèves

Record du monde

Les Suisses ont été les champions du rail en 2007 en raison du cadencement des trains, de la ponctualité et du confort du matériel : chaque Suisse a parcouru en moyenne 2103 km en train (100 km de plus qu'en 2006), chaque Japonais 1976 km, chaque Français 1350 km et chaque Autrichien 1090 km. Le Japon a le record du nombre de trajets par habitant : 70, contre 47 en Suisse.

Accidents de la route

25 000 accidents ont été causés, en 2008, par des sangliers, cerfs, chevreuils, renards et blaireaux qui prolifèrent en France depuis une dizaine d'années, selon le fonds de garantie automobile. En 2007, ce chiffre était de 11 000.

Gratuité

Depuis janvier 2008, les passagers aériens arrivant à Genève peuvent retirer un billet de transport gratuit à un distributeur situé avant le passage de la douane (www.gva.ch). Ce billet permet d'utiliser les transports publics genevois pendant 80 minutes. Et les voyageurs arrivant par le TGV ?

Aggravation

Selon Jean-Pascal Ypersele, professeur à Louvain et vice-président du GIEC, "la saturation des puits végétaux et océaniques de CO2 se rapproche. Une part croissante de nos émissions restera dans l'atmosphère au lieu de disparaître dans les océans et les sols, ou d'être stocké durant plusieurs décennies par des arbres. De plus en plus d'acteurs économiques et politiques sont conscients qu'on ne peut plus continuer ainsi, mais tous n'ont pas compris qu'un changement radical est nécessaire dans l'économie, la politique énergétique, les transports et l'urbanisme".

Visionnaires

Alors qu'Armand Peugeot se lance dans la construction automobile, son cousin Eugène lui refuse l'appui de la famille et déclare en 1896 : "nous ne mettrons pas notre nom sur des inventions infernales qui projettent des jets d'huiles brûlantes et sèment la terreur sur leur passage. Armand est fou, qu'il se débrouille tout seul." (source : Caradisiac).

"Doublé les itinéraires les plus importants n'aboutirait qu'à un suréquipement ruineux. C'est pourquoi l'autoroute ne sera en France qu'une exception" selon André Rimpler, directeur des routes, 1952 (source : Caradisiac).

Le saviez-vous ?

C'est le français Alphonse Loubat qui a eu l'idée, en 1852, d'encaster les rails en saillie du tramway dans la chaussée.

Actions en régions

Centre

● L'association Fréquence 45 (Montargis) fait état de l'exaspération des usagers de la ligne Paris-Nevers : trop de trains Corail Intercités sont supprimés, en retard ou surchargés, surtout depuis le départ des trains depuis Paris-Bercy. Les conséquences sur la vie personnelle, familiale et professionnelle des usagers sont importantes.

Champagne-Ardenne

● L'Association des Usagers des Transports Collectifs du Triangle Bar-le-Duc - Saint-Dizier - Vitry-le-François (AUTCT) a protesté contre la suppression par la SNCF, en décembre 2008, de la desserte directe de nuit Reims-Nice, qui desservait Châlons-en-Champagne, Vitry-le-François, Saint-Dizier, Chaumont et Langres.

Franche-Comté

● Transport 2000 Pontarlier demande à la SNCF d'adapter les horaires d'ouverture des guichets de certaines gares (Morez) aux besoins des voyageurs au lieu d'obliger les voyageurs à s'adapter à ses horaires de bureau.

● L'Association des Usagers des Transports de l'Aire Urbaine Belfort-Montbéliard (AUTAU) regrette que la réfection de la voie ferrée Belfort-Delle, indispensable complément du TGV Rhin-Rhône qui doit être mis en service fin 2011, ne figure pas dans le plan de relance du gouvernement.

L'AUTAU déplore la dégradation des relations TER Belfort-Mulhouse-Alsace, gérées par deux régions SNCF et deux régions politiques : trains supprimés ou en retard, information déficiente, erreurs dans les fiches horaires, correspondances mal assurées.

Haute-Normandie

● La FNAUT Haute-Normandie a soutenu le projet de cadencement des lignes reliant Paris à Rouen, au Havre et à Caen malgré les difficultés rencontrées par les voyageurs. Elle rappelle que la situation ne pourra s'améliorer

Journée de formation 2009 de la FNAUT

La FNAUT organise à Paris, le samedi 16 mai de 10h30 à 17h, une journée de formation sur le financement des transports collectifs urbains et ferroviaires (investissement et exploitation).

Intervenants : Isabelle Rovira (RFF, direction de la Stratégie), Anne Meyer (UTP, département Clientèles, exploitation et recherche), Didier Roblès (région Rhône-Alpes, direction des transports).

Participation gratuite, inscription obligatoire (par fax : 01 43 35 14 06 ou par courriel : secretariat@fnaut.org).

durablement tant que subsistera la saturation des lignes à Mantes et Poissy.

Pays de la Loire

● Deux cents militants de l'ACIPA se relaient tous les jours, de 8 à 18h, devant l'hôtel du département à Nantes, pour rappeler leur opposition à la construction de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes, un aéroport dit "international" (mais qualifié de régional par Bruxelles) dont l'utilité n'est toujours pas prouvée.

● La FNAUT Mayenne critique le positionnement de la gare routière provisoire de Laval "dans un no man's land de hangars désaffectés encadré par une forêt de grillages, qui donne une image détestable des transports publics", alors que l'ancien parking parcotrain était disponible.

Picardie

● L'association LUTECE, qui regroupe les usagers des transports de l'étoile de Creil et environs, propose que la gestion de la ligne Creil-Persan, dont le tracé se trouve pour l'essentiel en territoire picard, soit transférée de l'Ile-de-France, qui s'en désintéresse, à la Picardie. Ce transfert permettrait de moderniser le matériel roulant, âgé de 40 ans, et de combler les trous horaires (3h) en milieu de matinée et d'après-midi.

Provence-Alpes Côte d'azur

● L'Association Droit Au Vélo à Aix (ADAVA-ADTC) organise une formation à la pratique urbaine du vélo : entretien du vélo, maniabilité, pratique en circulation. A partir de la défense des cyclistes, elle a élargi ses activités à la promotion de la marche et des transports collectifs.

● L'Association Franco-Italienne pour le développement des Transports Collectifs dans le Val de Durance et Valsusa (AFITRAC) édite un document multimodal original rassemblant les horaires des trains et cars reliant Briançon à Paris, Marseille, Grenoble et Turin. Elle milite pour la création d'un tunnel ferroviaire sous le col du Montgenèvre permettant de relier Marseille et Turin par le train.

Rhône-Alpes

● L'association La Voiture Autrement (LVA) rassemble les usagers du système lyonnais d'autopartage Autolib. Elle a organisé un débat public sur le thème "vivre la ville sans voiture dès aujourd'hui" avec la participation de Jean-Marie Guidez, expert mobilité au CERTU de Lyon. Sébastien Rabuel, président de LVA, a présenté les atouts de l'autopartage.

● L'association Lyon-Métro Transports Publics (LMPTP) a organisé une conférence présentée par François Gindre, directeur de

Lyon Parc Auto, sur "la cohérence des politiques de stationnement et de transports collectifs".

● L'AGFUT-74 s'insurge contre les correspondances difficiles à Bellegarde entre les TGV Paris-Genève et les TER desservant Saint-Gervais, Evian et Divonne : 30 minutes d'attente dans une "gare courant d'air".

● L'ACAC de Chambéry a mis au point un diaporama exposant de manière exhaustive et pédagogique la problématique des transports de voyageurs et de fret dans l'agglomération de Chambéry-Aix et en Savoie, et détaillant tous les projets d'infrastructures routières (dont le contournement autoroutier ouest de Chambéry) et ferroviaires. Ce diaporama a été présenté publiquement à Chambéry lors d'une réunion publique qui a rassemblé 500 personnes dont le président de Chambéry Métropole et plusieurs parlementaires.

contact@anticac73.org

A l'occasion des élections européennes du 7 juin, la FNAUT a adressé un questionnaire aux partis politiques sur la politique européenne des transports. Les réponses obtenues seront présentées dans notre numéro de juin.

Interrégional

● L'association pour la modernisation de la ligne Paris-Bâle (ligne 4) reconnaît quelques améliorations des services entre Paris et le sud de la Champagne, mais elle s'inquiète des conséquences de la mise en service du TGV Rhin-Rhône fin 2011, qui va assécher sa partie orientale Vesoul-Mulhouse (selon la SNCF, les voyageurs de Vesoul iront prendre le TGV à la gare de Besançon-Auxon). Elle réclame une relance des activités voyageurs et fret de la ligne.

● L'association pour la promotion de la ligne Grenoble-Veynes a enfin obtenu deux correspondances à Veynes, à mi-journée et en soirée, dans les deux sens, entre les trains de Grenoble et de Marseille. La fréquentation de la ligne a augmenté de 24% en 2008. L'association demande l'extension du service de taxi à la demande, la réactivation de la liaison Jarrie-Vizille, la modernisation de la signalisation et la poursuite des travaux de rénovation de la ligne.

fnaut infos- Bulletin mensuel d'information

Directeur de publication : Jean Sivardière

CPPAP n° 0908 G 88319 - Dépôt légal n°174

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

Démocratie locale

André Vallini, président PS du Conseil général de l'Isère, n'a pas volé le Ticket Rouge décerné par le dernier congrès de la FNAUT (FNAUT Infos n°170). Accompagnant une série de réunions publiques dites de "concertation", un récent numéro d'Isère Magazine contient 5 pages de propagande en faveur de la rocade autoroutière nord de Grenoble. Non seulement les opposants n'ont pas eu droit à une ligne pour s'exprimer, mais le dossier se termine par une manipulation grossière : sous le titre "le projet alternatif des Verts", ce sont les conclusions d'un rapport ouvertement favorable à la rocade qui sont présentées. Chef-d'œuvre de désinformation, l'article laisse croire que les écologistes ont été entendus : "les éléments les plus pertinents du projet alternatif sont désormais intégrés au projet déplacement du Conseil général dont la rocade nord fait partie".

A Toulon, une enquête publique effectuée en 2004 a débouché, en 2005, sur la déclaration d'utilité publique du tramway, projet confirmé l'année suivante par le Plan de Déplacements Urbains de l'agglomération Toulon Provence Méditerranée. Depuis cette date, d'importants travaux préliminaires à la réalisation de la plateforme du tramway ont été réalisés. Mais fin 2008, les toulonnais ont appris sans explication que "le tramway ne se fera pas".

Dans l'agglomération de Bordeaux, la démocratie ne se porte pas mieux. Non seulement les grands élus, de droite et de gauche, font toujours le forcing pour imposer leur projet de gigantesque pont-levant autoroutier (FNAUT Infos n°156), mais leur décision de remplacer l'exploitant du réseau de transport urbain lors du renouvellement de la concession de service public a été prise de manière opaque, sans consultation des associations d'usagers.

Ces exemples de comportements auto-cratiques navrants ne sont malheureusement pas des exceptions. Pendant ce temps, une initiative remarquable a été prise à Genève : tous les élus du Parlement de la Ville, de l'extrême gauche à la droite, ont demandé à l'exécutif d'organiser des états généraux de la mobilité en vue de "lancer une réflexion avec tous les partenaires concernés hors des clivages et des blocages habituels".

Jean Sivardière

Le vélo : un outil à part entière de la mobilité soutenable

Depuis une quinzaine d'années, les moyens techniques, aménagements de voirie et services qui peuvent être mis à la disposition des cyclistes ont été perfectionnés. Le vélo a ainsi gagné en crédibilité et son usage urbain se développe de manière perceptible. Mais si les décideurs reconnaissent peu à peu le vélo comme un élément important d'une politique des transports alternative au tout-automobile, ils hésitent souvent à lui donner plus de place sur la voirie : bien qu'une bonne politique cyclable n'exige que des moyens financiers très limités, la collectivité est encore bien loin d'avoir exploité au mieux les remarquables atouts du vélo.



Photo : Marc Debrincat

Les avantages pratiques, économiques et écologiques que les individus et la collectivité peuvent retirer d'un usage très large du vélo ont été identifiés il y a longtemps (voir par exemple le dossier novateur de l'ADTC-Grenoble intitulé "le vélo véhicule d'avenir", publié en 1975 et repris par la revue Transports Urbains n°38, janvier 1977).

Cependant, malgré les efforts des associations cyclistes, le vélo est longtemps resté le parent pauvre de la politique des transports. La situation a heureusement évolué plus favorablement depuis une quinzaine d'années.

De nouveaux vélos

Comme cela a été le cas de l'automobile, le vélo s'est perfectionné et diversifié pour s'adapter aux besoins des cyclistes. Le vélo traditionnel, de ville ou de randonnée, reste encore, de loin, le plus utilisé, mais a été modernisé. Il est aujourd'hui plus facile de se procurer un vélo confortable, équipé de bons freins, d'une boîte de vitesses (qui

est plus robuste et plus facile à utiliser que le dérailleur) et d'un éclairage bien conçu (l'éclairage arrière peut se maintenir quelques minutes après l'arrêt), ou un vélo hollandais bien adapté à un usage urbain, ou encore des vêtements disposant d'un éclairage passif et efficaces contre le froid et les intempéries.

Cependant diverses innovations ont permis d'élargir le créneau de pertinence du vélo, et de répondre en particulier à l'objection traditionnelle selon laquelle le vélo ne peut convenir qu'à la minorité la plus sportive de la population :

- le vélo pliant, d'un prix aujourd'hui moins dissuasif, est facile à emmener avec soi dans un bus, un car ou un train, et à ranger en habitat collectif ;

- le tricycle est plus stable qu'un vélo classique, donc plus rassurant pour les personnes âgées ou peu expérimentées ;

- de bonnes remorques pour enfants ou bagages ont été mises sur le marché ;

- inventé en 1897, le triporteur se répand peu à peu, il permet le transport des colis... et des enfants ;

- le vélo à assistance électrique (VAE) est une bonne formule pour les personnes âgées ou fatiguées, ou les cyclistes ayant à parcourir des trajets accidentés ou longs et fastidieux, et prêts à renoncer au vélo en raison de l'effort physique demandé ; il élargit le rayon d'action du vélo (d'un facteur 2) et son usage aux villes à relief accentué, c'est un bon exemple d'innovation réussie (elles ne sont pas si nombreuses dans le secteur des transports).

On trouve aujourd'hui, en France, entre 20 et 30 000 vélos à assistance électrique. Le moteur, alimenté par une batterie rechargeable sur le secteur, est mis en marche dès le début du pédalage. La vitesse maximale est de 25 km/h. Le VAE est autorisé sur les pistes cyclables, son utilisateur n'est soumis à aucune assurance spéciale et n'est pas tenu de porter un casque. Il existe des vélos-taxis à assistance électrique.

On voit aussi apparaître l'usage du "vélo couché" : inventé vers 1930, très ergonomique, cet engin surprenant permet, après une courte période d'apprentissage, d'aller plus vite tout en pédalant moins fort ! Curieusement l'usage du minivélo, peu encombrant, et celui du tandem restent marginaux.

De nouveaux équipements

Les cyclistes ont peu à peu reconquis de l'espace urbain : pistes et bandes cyclables, couloirs précédemment réservés aux bus exclusivement, places de stationnement. Plus récemment le double-sens cyclable, qui évite des détours pénalisants, a été rendu obligatoire dans les zones 30 par le "code de la rue".

Les techniciens (CERTU) admettent aujourd'hui que les couloirs réservés aux bus doivent être accessibles aux cyclistes, ce qui exige leur élargissement au détriment de la voirie automobile si le nombre de bus ou de cyclistes en circulation est important ou si la vitesse des bus est élevée. Par contre il est raisonnable de ne pas admettre les cyclistes sur les sites propres des transports collectifs lourds, tramways et BHNS : bien entendu, ils doivent alors disposer de pistes ou bandes parallèles sur le même itinéraire.

Malgré le peu d'empressement de la SNCF, l'intermodalité train + vélo s'est développée grâce à l'aménagement des trains TER et à la création de parkings et vélostations au voisinage des gares. Elle a permis d'élargir l'usage du vélo aux déplacements pendulaires des habitants des zones périurbaines : une preuve de plus que le créneau de pertinence d'un mode de transport n'est pas une donnée de la nature mais dépend de l'offre.

Il n'y a pas si longtemps, certains décideurs craignaient que le développement de l'usage du vélo ne concurrence le trans-

port collectif. Il est généralement admis aujourd'hui que vélo et transport collectif sont bien davantage complémentaires que concurrents pour les déplacements de proximité, et que la collectivité a tout intérêt à favoriser l'un et l'autre et les pratiques intermodales.

De nouveaux services

A Paris et maintenant en banlieue (Vélib), à Orléans, Dijon... : selon des modalités diverses de financement (avec ou sans adossement à la publicité), la location de vélo en libre-service (VLS) s'est rapidement étendue après les expériences réussies de Rennes et Lyon (Vélo'v). Cette formule offre la possibilité d'utiliser le vélo pour un trajet "one-way", le retour s'effectuant à pied, avec un autre vélo ou en transport collectif.

Comme en France, le "vélo partagé" se développe partout en Europe. Il a été introduit à Londres, à Barcelone, dans une centaine de villes italiennes. A Bruxelles, une expérience mal conçue a échoué mais elle va être reprise.

A l'initiative d'associations (cyclistes, parents d'élèves), des ramassages non motorisés (pédibus et vélobus) sont organisés avec succès pour contrer l'accompagnement systématique des enfants à l'école en voiture.

Enfin, suivant l'exemple précurseur de l'association Mieux se Déplacer à Bicyclette (Paris), plusieurs associations cyclistes ont créé des "vélo-écoles" pour les adultes hésitants qui veulent se mettre ou se remettre au vélo en ville.

Une nouvelle image

Le vélo a bénéficié ces dernières années de bien des facteurs favorables :

- l'essor des transports collectifs, en particulier celui des tramways qui a entraîné une redistribution de la voirie urbaine, et la maîtrise du stationnement central (nombre de places et prix), qui ont permis, au moins dans les zones centrales des grandes agglomérations, de contenir la marée automobile ;
- la raréfaction des cyclomoteurs ;
- la vogue du cyclotourisme et du vélo sportif (VTT et VTC) ;
- le souci apporté par les citoyens à leur santé et à celle de l'environnement ;
- le récent choc pétrolier ;
- la crise économique qui incite elle aussi à moins utiliser la voiture.

En définitive, l'image du vélo s'est transformée et valorisée aux yeux du public puis, peu à peu, des décideurs : le vélo n'est plus considéré comme un véhicule de pauvre ou d'original, ou un accessoire pour enfants, cyclotouristes et cyclosporifs. Le vélo urbain est devenu "tendance" auprès des bobos et autres jeunes cadres dynamiques.

Les défenseurs du vélo

La Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUBicy) a pour objectif d'encourager l'utilisation du vélo en ville, en complémentarité avec les transports collectifs. Elle regroupe plus de 150 associations très actives auprès des élus locaux, dont plusieurs sont également membres de la FNAUT. Elle mène des enquêtes et des actions pédagogiques, organise une journée annuelle d'étude qui rassemble de nombreux techniciens et militants, et publie la revue *Vélocité*. Elle a introduit en France le marquage des vélos, destiné à lutter contre le vol. Elle est intervenue vigoureusement auprès de l'Etat lors de l'élaboration du Code de la rue (voir le site www.fubicy.org).

L'AF3V agit pour le développement des véloroutes et voies vertes, itinéraires sécurisés destinés aux déplacements non motorisés sur courte, moyenne ou longue distance. Elle propose des aménagements, informe les usagers et publie un guide touristique (www.af3v.org). Elle a accepté la charte des véloroutes proposée par la FNAUT.

La FNAUT, qui a toujours cité le vélo parmi les alternatives à la voiture au même titre que le transport collectif, défend les cyclistes de manière plus ponctuelle. Elle a convaincu Michel Barnier, alors ministre de l'Environnement, d'impliquer son ministère dans la politique vélo, et obtenu, avec l'appui de ce ministère, que le PRE-DIT finance des études approfondies relatives à la marche et au vélo. Elle a mené une campagne de presse sur le thème "le vélo, c'est sérieux" (le Monde, les Echos, La Croix, ...). Plus récemment elle a participé au groupe de travail "une voirie pour tous" du Conseil National des Transports (FNAUT Infos n°157), défendu le vélo lors du Grenelle de l'environnement et réclamé une place pour le vélo dans le plan de relance. Elle soutient la FUBicy qui s'oppose à l'obligation des feux de croisement le jour ou du port du casque.

Certaines associations, sur le modèle de l'ADTC de Grenoble, défendent toutes les alternatives à la voiture. Toutes les associations nationales collaborent pour obtenir de la SNCF de plus grandes facilités de transport des vélos.

Parmi les promoteurs du vélo, il faut citer aussi les techniciens et consultants spécialisés, le Club des Villes et Territoires Cyclables, regroupement de collectivités analogue au GART, qui publie la revue *Ville et Vélo*, et Hubert Peigné, ingénieur général des Ponts et Chaussées nommé "Monsieur Vélo" pour coordonner les interventions de l'Etat.

Informations sur le vélo : voir FNAUT-Infos n°126, 131, 132, 137, 141, 144, 145, 146, 149, 154, 156, 159, 167 et 169.

A Lyon, les élus aiment bien le vélo, à condition qu'il ne gêne pas la voiture. Le SYTRAL, première AOTU (Autorité Organisatrice de Transports Urbains) à avoir pris en charge l'ensemble des modes de déplacements, ne respecte ni les prescriptions de la loi sur l'air ni celles du PDU : malgré la croissance du nombre des cyclistes, en particulier depuis le lancement de Vélo'v, les itinéraires aménagés pour le vélo ont été choisis pour leur impact minimal sur la circulation automobile, les couloirs bus restent interdits aux cyclistes, et ces derniers sont renvoyés sur les trottoirs malgré les protestations des piétons.

Exemples à suivre

La ville de Colmar accorde, depuis avril 2008, une prime "coup de pouce" de 100 euros aux habitants qui achètent un vélo, en conformité avec une promesse électorale intelligente, non démagogique, du maire UMP Gilbert Meyer. L'offre est limitée à un vélo par ménage et par mandat municipal.

Le coût d'usage du vélo n'est pas un véritable obstacle à son extension : l'automobiliste qui opte pour le vélo fait d'énormes économies. La prime instituée à Colmar peut cependant déclencher le transfert modal car elle est perçue comme une reconnaissance morale par la collectivité que rouler à vélo est devenu aujourd'hui un acte citoyen.

La ville de Villeurbanne expérimente depuis 2007 un service de transport de proximité des personnes âgées en cyclo-pousse à deux places. Trois emplois ont été créés : deux conducteurs des deux tricycles à assistance électrique, et une secrétaire qui gère les réservations. 75 personnes sont abonnées, le trajet ne coûte que 1,5 euro.

A Créon (Gironde), ville dont le maire Jean-Marie Darmian est président du Club des Villes et Territoires Cyclables, 85% des enfants habitent à moins de 800 m de l'école. Suite à des actions éducatives (mise en place de pédibus et vélobus), le pourcentage des parents accompagnant leurs enfants à l'école en voiture est passé en 8 ans de 75% à 40%.

Les prix de la FUBicy

La FUBicy a décerné son "guidon d'or" 2009 à la ville de Grenoble pour les 10 km de double-sens cyclables qu'elle a mis en place fin 2008 et qui dissuadent les cyclistes de rouler sur les trottoirs. Son "vieux clou rouillé" a été attribué, pour sa politique vélo déplorable, à la ville de Toulon déjà titulaire d'un Ticket Rouge de la FNAUT pour avoir abandonné un projet de tramway.

Des idées fausses

Le sentiment que "le vélo, c'est bon pour les pauvres" a largement disparu des classes aisées, mais il subsiste encore chez les ménages peu fortunés. Selon Pascal Smet, ministre de la Mobilité et des Travaux Publics de Bruxelles (cité par Ville et Vélo), ce sont les habitants les plus riches et les plus branchés qui utilisent le plus le vélo à Bruxelles ; les plus démunis, souvent issus de l'immigration, le considèrent comme un transport de pauvre, mais cette vision commence à changer. Les entreprises accordent de l'importance au vélo dans le cadre des Plans de Déplacements d'Entreprises (FNAUT Infos n°173).

Cependant d'autres idées fausses persistent dans l'esprit du grand public, des médias et des décideurs.

Si l'idée que le vélo n'est fait que pour les sportifs s'est bien atténuée, le vélo reste souvent considéré comme un mode de déplacement lent (alors qu'il permet, en ville aux heures de pointe, d'aller plus vite que la voiture, comme MDB l'a démontré récemment, voir FNAUT Infos n°154) et dangereux (alors que le nombre des accidents impliquant un cycliste a augmenté nettement moins vite que la pratique du vélo urbain : plus les cyclistes sont nombreux sur la voirie, plus ils y sont en sécurité).

Autre croyance infondée : la pratique du vélo n'est pas très bonne pour la santé car le cycliste absorbe à pleins poumons l'air pollué par le trafic routier. Or Airparif vient de montrer qu'à Paris, l'air respiré par les cyclistes est moins pollué que celui que respirent les automobilistes et leurs passagers.

Des élus réticents

Bien des élus locaux n'envisagent que des aménagements cyclables lourds, voire luxueux, alors que les aménagements les plus demandés par les cyclistes sont légers car plus efficaces (mais moins spectaculaires). Le vélo a donc la réputation injustifiée d'être coûteux, ce qui freine les réalisations. A Strasbourg, la politique vélo ne coûte que 10 euros par an et par habitant. On se pose moins de questions quand il s'agit de travaux routiers : le vrai frein, c'est l'obligation, pour faciliter la circulation des cyclistes, de mordre sur l'espace aujourd'hui accordé à la voiture, ce que les élus ont toujours du mal à accepter par crainte des réactions des automobilistes.

Des occasions manquées

Si, malgré tout, élus locaux et entreprises comprennent mieux aujourd'hui l'intérêt d'une politique cyclable dynamique, c'est beaucoup moins vrai au niveau de l'Etat malgré tous les efforts d'Hubert Peigné, "Monsieur Vélo" : les occasions manquées de promouvoir l'usage du vélo sont nombreuses.

Le vélo a été, malgré les efforts de la FNAUT au sein de l'atelier transport, le grand absent du Grenelle de l'environnement : plus par indifférence que par hostilité, le vélo n'est toujours pas reconnu comme un outil efficace dans la lutte contre l'effet de serre.

L'accouchement très pénible du "code de la rue" n'a pas permis d'avancer de manière décisive. Il en a été de même de l'instauration récente de la "prime transport" pour les déplacements domicile-travail : le vélo a été très imparfaitement pris en compte.

Lors du récent choc pétrolier, Christine Lagarde, ministre de l'Economie et des Finances, a recommandé aux automobilistes de faire du vélo : son intervention, méchamment ridiculisée par les médias, était très pertinente sur le fond, mais le gouvernement n'a rien fait pour la traduire dans la réalité.

Enfin le plan de relance de l'économie ignore encore tous les petits travaux peu coûteux, donc susceptibles de créer rapidement des emplois, et dont les cyclistes pourraient bénéficier : aménagements de voirie urbaine, parkings à vélos, véloroutes. A quand un appel à projets "vélo" comparable à l'appel à projets "TCSP" ?

Le paradoxe du vélo

En définitive, malgré les progrès récents, on est encore loin du but. La panoplie des outils techniques disponibles est aujourd'hui très riche, le seul vrai obstacle qui subsiste est le stationnement des vélos en habitat collectif.

Ce qui manque le plus pour promouvoir efficacement l'usage du vélo et en faire, à l'exemple des Pays-Bas, un véritable transport de masse, c'est un effort de pédagogie auprès des décideurs, basé sur des arguments de bon sens :

- le vélo est très adapté au milieu urbain dense, mais aussi aux zones industrielles et périurbaines difficiles à desservir par les transports publics ;

- il peut être utilisé par une grande partie de la population ;

- il est parfaitement adapté à la nouvelle donne énergétique et climatique ;

- le potentiel de transfert modal pour les déplacements de proximité, donc de réduction des nuisances (pollution de l'air, bruit) et d'économie d'énergie et d'émissions de gaz à effet de serre, est énorme puisque 50% des trajets des automobilistes se font sur moins de 3 km ;

- l'investissement cyclable est peu coûteux, donc particulièrement rentable, d'autant que les frais d'exploitation (entretien des pistes, bandes et parkings) sont très faibles.

Suite de notre dossier sur le vélo dans notre prochain numéro (le vélo à l'étranger ; l'intermodalité train + vélo).

Réouvertures de lignes et passages à niveau

Il existe en France 14 651 passages à niveau (PN) sur les lignes en service (un tous les 1600 m en moyenne). Parmi eux, 3 168 ne sont pas équipés de barrières. Leur nombre décroît de 4% par an, par fermeture ou création d'une déviation ou dénivellation routière. Il existe également 799 PN pour piétons, et 2 407 PN sur les lignes non utilisées.

Une centaine de collisions, dues dans leur quasi-totalité à l'imprudence des usagers de la route, se produit chaque année entre des trains et des véhicules routiers. 40 tués en moyenne sont à déplorer, soit moins de 1% des tués dans les accidents de la circulation.

Fin 1997, après l'accident de Port-Saint-Foy (13 morts et 10 blessés graves), l'Etat a identifié 437 PN dits "préoccupants" : il en reste 282, dont 39 en cours d'aménagement ou suppression. De nouvelles signalisations routières ont été expérimentées.

On observe aujourd'hui que le risque d'accident à un PN est plus diffus : le trafic TER s'est en effet intensifié sur des lignes peu ou moyennement circulées où subsistent de nombreux PN.

Le 26 juin 2008, Dominique Bussereau a remis au Premier ministre un plan d'action pour la sécurisation des PN, commandé à la suite de la collision entre un train TER et un car scolaire survenue le 2 juin à Allinges (Haute Savoie), qui avait coûté la vie à 7 enfants et fait 7 blessés graves. Le secrétaire d'Etat aux Transports préconise 20 mesures regroupées en 4 chapitres :

- 1 - informer et responsabiliser les automobilistes et chauffeurs routiers (prévention, contrôle, sanction) ;
- 2 - mobiliser les gestionnaires de la voirie (inspection des PN) ;
- 3 - accélérer le traitement des PN, "préoccupants" ou non ;
- 4 - proscrire la création de tout nouveau PN sur les lignes voyageurs.

Une circulaire interministérielle du 11 juillet 2008 a précisé le point 2, elle n'évoque pas le point 4, qui se réduit à une seule mesure (n°20) : *"veiller ce que les projets de création, mais aussi de réouverture de lignes, qui créent de nouveaux services - en général par reconstruction de l'infrastructure - sur des sections peu ou plus fréquentées, ne conduisent pas à la création de fait de nouveaux PN"*.

Des suppressions de PN lors d'une réouverture peuvent être nécessaires : 15 PN sans barrières ont été ainsi supprimés sur la ligne Bourg-Bellegarde destinée aux TGV Paris-Genève. La suppression de PN conservés lors de la réouverture de Cannes-Grasse est aujourd'hui envisagée, ce qui incite à traiter d'entrée de jeu certains PN de la ligne Avignon-

Carpentras dont la réouverture est prévue par la région PACA. Mais une suppression systématique ne s'impose pas : tout dépend du PN considéré, et de la nature des trafics routier et ferroviaire (TER ou tram-train) ; près des gares, les PN peuvent être conservés car les TER y passent à allure réduite. Dès le 7-9-2008, la FNAUT a donc écrit à Dominique Bussereau pour lui faire part de son désaccord avec la proposition n°20 (sans obtenir de réponse) :

- le nombre des PN réintroduits lors de réouvertures serait marginal par rapport au nombre des PN existants dont la suppression n'est pas envisagée ;

- aucune comparaison n'a été faite entre le risque lié à l'existence de nouveaux PN et sa diminution due au report du trafic routier sur le rail ;

- la recommandation ne tient pas compte de la possibilité de réduire le risque aux PN par les autres mesures proposées, en particulier le renforcement de la signalisation et l'installation de ralentisseurs et de radars (sur la ligne Nice-Digne, les PN automatiques, franchissables jusqu'à 85 km/h, sont protégés par des feux "ferroviaires" qui ne passent au vert pour le train que si les barrières sont baissées) ;

- en faisant exploser les devis d'au moins 50%, son adoption bloquerait les réouvertures envisagées ou décidées par diverses régions, souvent à l'initiative de nos associations locales (la réouverture de Fontenay-Niort, qui allait aboutir, est aujourd'hui menacée).

La réouverture de Sathonay-Trévoux passerait ainsi de 76 millions d'euros à 120 environ (11 PN à supprimer pour 3 à 5 millions d'euros chacun) ; celle d'Oloron-Bedous, financée par la seule région Aquitaine, de 30 à 62 millions. Faut-il supprimer 60 PN sur la ligne Rouen-Louviers-Evreux, dont la réouverture est déjà estimée à 135 millions, et 19 sur les 21 km de Belfort-Delle, dont la réouverture est déjà chiffrée à 88 millions ? Bien d'autres lignes sont concernées : Cavaillon-Pertuis, Digne-Saint Auban, Clamecy-Nevers, Chalons-Troyes, Guebwiller-Bollwiller, ...

La recommandation n°20 n'a évidemment aucune valeur juridique, mais il semble que RFF en tienne déjà compte. Ses effets pervers sont évidents : l'Etat, RFF et la SNCF peuvent en tirer prétexte pour faire des économies en évitant des réouvertures, et les régions les moins motivées ont un bon prétexte pour y renoncer tout en dénonçant la responsabilité à l'Etat. Il est grand temps que Dominique Bussereau clarifie cette situation confuse et malsaine qui pénalise inutilement le rail.

TGV Family : yes or no ?

En juillet, la SNCF va expérimenter des relations TGV Paris-Marseille et Paris-Montpellier réservées aux familles. En proposant une animation conçue pour les enfants, qui s'ennuient vite dans les trains, la SNCF cherche à la fois à convaincre davantage de familles d'utiliser le train au lieu de la voiture, et à assurer aux voyageurs des autres TGV une plus grande tranquillité.

Cette initiative de la SNCF permettra de tester utilement la réaction des familles. Elle peut d'ailleurs avoir un effet pervers en accréditant l'idée que les enfants sont toujours bruyants dans les trains, et mettre mal à l'aise les personnes voyageant avec des enfants dans les trains "généralistes".

Venant après la création des idTGV destinés aux jeunes, elle pose problème dans son principe même : est-il socialement souhaitable de compartimenter ainsi les différentes clientèles du train ? Déjà les dirigeants de la SNCF ont évoqué la possibilité de faire circuler des TGV réservés aux seniors ou aux hommes d'affaires. Verrons-nous un jour des TGV réservés aux célibataires, aux personnes handicapées, ou encore aux femmes (comme au Japon) ? Une entreprise publique ne doit-elle pas, au contraire, inciter à "vivre ensemble" ?

Prisonnière de sa vision purement commerciale, la SNCF méconnaît le fait que, pour bien des voyageurs, un voyage en train n'offre pas seulement la possibilité de se rendre d'une gare A à une gare B, mais aussi une occasion de rencontrer des gens variés et différents de soi, même si la coexistence avec eux peut engendrer quelques contraintes.

Quand je prends le train, je trouve plutôt sympathique de voir de jeunes enfants. Je suis moins gêné par eux que par les voyageurs sans éducation qui racontent leur vie en hurlant dans leur portable, ou par les hommes d'affaires qui discutent entre eux et tapent nerveusement sur le clavier de leur ordinateur avant de s'endormir en ronflant.

Pour assurer une plus grande tranquillité dans ses trains, la SNCF pourrait développer les "espaces enfants" et, par ailleurs, expliquer qu'un voyage avec des enfants se prépare en emmenant de la lecture, des jeux de société et des coloriages et qu'il faut s'occuper des enfants pendant le trajet, par exemple en leur faisant observer le paysage (elle pourrait distribuer des livrets donnant des informations sur le rail et décrivant les curiosités visibles depuis le train). Un voyage en train est aussi l'occasion de socialiser les enfants en leur apprenant à respecter les autres.

Jean Sivardière

Sécurité routière : sénateurs irresponsables

En mai dernier, les sénateurs Nicolas About (Union centriste) et Pierre Jarlier (UMP) ont déposé une proposition de loi visant à supprimer les retraits de points de permis de conduire en cas d'excès de vitesse inférieur à 5 km/h ou de non-port de la ceinture de sécurité.

Combattue avec fermeté par le rapporteur Catherine Troendlé (UMP) et par les ministres Michèle Alliot-Marie et Dominique Bussereau, la proposition (approuvée par 71% des Français selon AutoPlus) a été sèchement rejetée par le Sénat : seuls 27 sénateurs l'ont votée.

L'erreur à la base de la proposition de loi consiste à croire qu'il existe des infractions au Code de la route qui ne sont pas vraiment dangereuses.

Certes un grand excès de vitesse est plus dangereux qu'un petit excès de vitesse. Mais les grands excès sont rares, moins de 1% des conducteurs en commettent. A l'inverse, les petits excès sont a priori moins dangereux, mais ils sont beaucoup plus nombreux car tout conducteur peut en commettre. Or toute infraction, même "mineure", peut avoir des conséquences dramatiques, en particulier en ville. Si on roule à 60 km/h au lieu de 50, il faut 10 m de plus pour s'arrêter...

La proposition de loi était d'autant plus démagogique que :

- en matière de vitesse, le conducteur bénéficie déjà d'une marge de tolérance technique de 5 km/h liée à l'imprécision des compteurs et radars ;

- les petits excès de vitesse ne sont pas, et de loin, la cause principale des retraits de permis ;

- la perte du permis ne sanctionne pas une infraction unique mais une succession d'infractions plus ou moins graves commises en un temps limité.

La proposition était irresponsable :

- son adoption aurait provoqué un relèvement de fait de 5 km/h des vitesses maximales autorisées, car une simple amende est bien moins dissuasive qu'un retrait de point de permis ; or une variation de 1 km/h de la vitesse moyenne des conducteurs entraîne une variation de 4% du nombre des tués (entre 2002 et 2007, cette vitesse a diminué de 8 km/h, le nombre de tués de 40% et celui des blessés de 25%) ;

- le non-port de la ceinture est, après la vitesse et l'alcool, la troisième cause de mortalité routière (20% des conducteurs non ceinturés impliqués dans un accident périssent, 2% seulement des conducteurs ceinturés).

L'adoption de la proposition de loi aurait eu un effet psychologique déplorable sur les conducteurs : le gouvernement a bien senti le danger.

Projets de TCSP : des critères d'appréciation

Un jury a été réuni le 25 mars dernier par le ministre de l'Écologie Jean-Louis Borloo pour donner un avis sur les projets de TCSP (tramway ou BHNS) présentés par les collectivités locales souhaitant obtenir une subvention de l'État et susceptibles d'être lancés au plus tard fin 2011 (l'Île de France n'était pas concernée). Après consultation de ses associations membres, la FNAUT a écrit à Jean-Louis Borloo pour lui proposer plusieurs critères de sélection.

1. Matériel roulant

Le projet doit être fiable techniquement. Il ne s'agit pas d'innover mais de transporter, il faut donc éliminer les techniques aventureuses : tramways sur pneus et autres engins miraculeux à guidage magnétique, tractés par des piles à hydrogène ou circulant sur coussins d'air. Il faut choisir soit le tramway soit le BHNS, et encourager aussi les techniques peu usitées mais bien éprouvées telles que trolleybus (Lyon, Valenciennes) et funiculaire (Grasse).

On a perdu assez de temps et d'argent public avec les innovations aventureuses (voir le cas actuel, navrant, d'Évêole à Douai).

2. Tracé de la ligne

La ligne doit constituer l'ossature du réseau urbain. Elle doit donc desservir les points forts de l'agglomération (habitat, activités, services). Son implantation doit faciliter la densification urbaine. Le site propre doit être intégral pour garantir la régularité.

3. Intermodalité

De bonnes connexions avec les autres lignes de transport collectif doivent être établies (ce n'est pas le cas à Lyon Part-Dieu pour le tramway LEA). Si la ligne n'est pas la première, elle doit créer ou consolider un maillage du réseau existant de TCSP. La gare centrale SNCF, en particulier, doit être desservie (ce n'est pas le cas de la ligne 2 de tramway d'Orléans). La circulation des vélos le long de la ligne doit être organisée correctement. La ligne doit comporter des parcs relais (voitures et vélos).

4. Cohérence du PDU

Le projet doit permettre effectivement une réduction sensible de la circulation automobile et ne pas comporter de dispositions contradictoires. Ce n'est le cas ni à Grenoble (le projet de rocade nord est directement concurrent du projet de ligne E de tramway) ni à Orléans (où il est prévu de construire un millier de places de stationnement central).

L'aide de l'État doit être conditionnée à l'abandon des grands projets routiers concurrents du TCSP, et favoriser au contraire les projets qui s'accompagnent d'efforts sérieux de maîtrise du trafic automobile. On ne doit pas oublier le précepte du préfet Maurice Doublet : "il faut dimensionner le transport collectif pour les heures de pointe et la voirie pour les heures creuses".

5. Des projets d'agglomération

Le projet doit, lorsque c'est possible, concerner l'agglomération et pas seulement la ville centre. C'est le cas à Grenoble (ligne E), mais non à Toulon (les bouchons aux entrées Est et Ouest de la ville ne seront pas réduits car le projet de BHNS est purement urbain) ou encore à Orléans. L'État doit encourager les projets de desserte périurbaine (en particulier la réouverture de la ligne Lyon-Sathonay-Trévoux).

6. Tramway ou BHNS ?

La technique retenue doit correspondre au volume de clientèle potentielle. Le paramètre qui doit décider du choix entre bus et tramway est le volume de clientèle à transporter à l'heure de pointe sur le tronçon le plus chargé de la ligne.

Il faut avoir de l'ambition et voir grand, car les besoins vont augmenter à l'avenir sous l'effet des contraintes (dégradation de la santé publique, risque d'un nouveau choc pétrolier, évolution climatique accélérée).

Le BHNS ne doit pas prendre la place du tramway (comme à Toulon ou Metz), sauf à constituer explicitement une solution d'attente (l'évolution vers le tramway doit alors être prévue, les réseaux doivent être déplacés dès la construction du BHNS).

Enfin l'État doit favoriser l'implantation du tramway dans les villes moyennes de moins de 300 000 habitants (Dijon, Brest, Besançon, Angers) : l'exemple très réussi du Mans montre que le tramway n'est pas réservé aux grandes agglomérations.

Finalement, Jean-Louis Borloo a annoncé, le 30 avril, que tous les projets prêts à démarrer avant 2012 étaient retenus, soit 50 projets répartis dans 36 agglomérations : métro (Lyon et Marseille), tramway (215 km), BHNS (150 km) et funiculaire (Grasse). Le montant total des subventions ayant été relevé de 710 à 800 millions d'euros, le taux moyen de subventionnement est de 13%. Un "coup de pouce" a été donné aux projets concernant des quartiers sensibles. Les critères de sélection définis par la FNAUT pourront servir lors du 2ème appel d'offres, qui sera lancé par l'État en 2010.

L'Europe et les transports : les (rares) réponses des partis politiques

La FNAUT a interrogé, début mars, 14 partis présentant le 7 juin des candidats au Parlement européen : sur le plan de relance, les grandes infrastructures et leur financement, la directive Eurovignette, les 44 tonnes, les biocarburants, la mobilité urbaine, les droits des voyageurs. Seuls trois partis ont répondu, ce qui en dit long sur le désintérêt inquiétant de la classe politique, en particulier de l'UMP et du PS, pour le thème des transports et le peu d'attention qu'elle porte aux associations qui s'interrogent sur les intentions des candidats.

Lutte Ouvrière

Réponse sommaire : "LO est favorable au développement des transports collectifs à l'échelle locale et européenne, et à celui du fret ferroviaire au détriment du tout-roulier. Les transports ne doivent pas répondre à des objectifs de rentabilité, mais aux besoins de la population, donc être publics. Les transports de proximité doivent être maintenus et développés, et non disparaître au profit du TGV destiné aux hommes d'affaires plus qu'aux catégories modestes".

Front de Gauche (PC + Parti de Gauche)

Le Front de Gauche observe que le tout-roulier génère 600 milliards d'euros de coûts externes par an en Europe alors que le marché ne permet pas de financer le rail et la voie d'eau. Il propose un plan de modernisation du rail et de la voie d'eau par un emprunt public non pris en compte dans les critères de Maastricht, une coopération entre opérateurs historiques pour la gestion du réseau européen des trains à grande vitesse, l'intégration des coûts externes dans la directive Eurovignette, l'application de cette directive sur l'ensemble du réseau routier, concédé et non concédé, et l'affectation de son produit aux alternatives à la route. Le FG demande l'interdiction de la transformation de produits alimentaires en carburants.

Le FG souhaite une révision du règlement sur les services publics de transport par rail ou route pour rendre obligatoires les clauses contractuelles sociales, environnementales et de qualité de service afin d'inverser la logique du "moins disant", et une harmonisation sociale par le haut pour tous les salariés du transport afin d'éviter le dumping social. Il préconise enfin la reconnaissance des associations d'usagers par les autorités organisatrices.

Europe-Ecologie

Nous avons reçu de cette organisation une réponse très précise à chacune de nos questions, ce qui justifie la place qui lui a été accordée ici.

Plutôt qu'un plan de relance par des investissements dans des secteurs dépassés et financés par la dette, Europe Écologie propose une conversion écologique et sociale des économies nationales, fortement coordonnée par l'Europe et basée sur la protection sociale, la prévention des risques environnementaux, la décroissance de l'empreinte écologique et des flux de matière et d'énergie : "on ne résoudra pas la crise avec les politiques qui l'ont provoquée".

Europe Écologie critique les plans massifs de soutien à l'automobile, accordés sans conditions ni coordination. Le trafic automobile régressera inévitablement, la reconversion du secteur est donc une mesure de bon sens qui permettra de préparer la société de l'après-pétrole et de répondre au défi climatique.

Europe Écologie propose un plan de reconversion impliquant en particulier le bridage de la puissance des moteurs et l'obligation de ne produire que des véhicules émettant moins de 120 g de CO₂ par km en 2012 et moins de 80 g en 2020.

La réorientation de la politique des transports est le chantier le plus urgent à lancer. Pour les déplacements de personnes, il faut réduire l'usage de l'avion par la taxation du kérosène et l'abandon de la construction de nouveaux aéroports, donner la priorité au rail (relations régionales et relations grandes lignes interopérables) ; en ville, le transport collectif, le vélo et l'autopartage doivent recevoir la priorité.

Il faut aussi réduire les transports inutiles de marchandises et internaliser les coûts externes du transport routier dans l'Eurovignette, réorienter les budgets de recherche européens vers la mobilité durable et introduire un système de bonus-malus annualisé pour l'achat des voitures neuves.

La généralisation de l'autorisation de circulation des poids lourds de plus de 40 tonnes n'a pas sa place dans une politique écologique des transports.

Europe Écologie est opposée à l'utilisation des agrocultures, dont les avantages sur le pétrole sont marginaux ou nuls et dont la production dans les pays du Sud nécessite une déforestation ou capte des surfaces agricoles au détriment de l'agriculture vivrière. Les agrocultures ne sont pas une réponse à la crise énergétique et climatique.

Pour Europe Écologie, la mobilité des personnes est fondamentale. La mobilité ferroviaire doit progresser (on doit pouvoir obtenir dans toute gare un billet pour n'importe quel trajet) de même que l'accessibilité des personnes handicapées à tous les types de transports.

Fiscalité pro-automobile

Les salariés peuvent demander la déduction de leurs frais réels de déplacements domicile-travail en voiture, moto, cyclomoteur et scooter. Ils doivent pour cela utiliser le barème kilométrique publié par l'administration. Or ce barème semble totalement contraire à la logique écologique. En 2007, la déduction accordée pour une grosse voiture (13 CV) était double de celle accordée pour une petite (3 CV) : la déduction devrait être calculée pour une petite voiture, libre à l'automobiliste d'utiliser une voiture plus puissante donc plus gourmande.

Habitant près d'une trésorerie des Impôts, je constate par ailleurs que le fonctionnement de ce service engendre un grand nombre de déplacements en voiture. Il serait souhaitable que la desserte de tous les centres des impôts par transport collectif soit mentionnée sur les avis d'imposition.

Christian Noguier, 95 Argenteuil

Patrimoine abandonné

Il est affligeant de voir de belles voies ferrées disparaître du paysage français, par exemple Volvic-Lapeyrouse et Montluçon-Eygurande, alors que dans le même temps l'UNESCO inscrit sur la liste du patrimoine mondial (le 8 juillet dernier) les lignes suisses de l'Albula et de la Bernina avec l'appréciation suivante : «le chemin de fer rhétique forme un ensemble technique, architectural et environnemental exceptionnel s'inscrivant de manière harmonieuse dans les paysages alpins traversés».

Lionel Favier, MDB Paris

La grève, signal d'alarme

Les cheminots en grève à Saint Lazare ont obtenu un renforcement des effectifs et de meilleures conditions de travail dont les usagers vont bénéficier.

Restreindre encore le droit de grève ne me paraît pas être la bonne solution : la grève est un signal d'alarme, un symptôme utile à ne pas négliger, de même que la douleur ou la fièvre signalent un problème médical à soigner.

Anne-Marie Guy, 88 Epinal

Bonne définition

L'intermodalité est un raccord ordonné de modes de transport différents, au cours d'un même déplacement, visant à offrir au voyageur un trajet sans rupture. L'intermodalité vise la fluidité du déplacement et tout ce qui y concourt : interopérabilité, signalétique, billettique, accessibilité, information en temps réel, sécurité, confort (voir le site www.intermodes.com).



☒ On croit rêver en lisant ces propos de Franz-Olivier Gisbert, parus récemment dans le Point sous le titre "l'avenir de l'humanité" (sic) : "que serait le monde sans la voiture ? Pas grand-chose. Rien n'est plus absurde que l'antagonisme que certains croient déceler entre la nature et la voiture. L'auto a sa place dans les plaines et les forêts, et ses coups de klaxon peuvent avoir des accents plus délicats que les cris du paon ou les glapissements du renard. Sans oublier qu'une belle carrosserie a quand même autant de charme, sinon plus, qu'une tourbière ou qu'un marécage. Parfois c'est même une œuvre d'art. La vie ne mériterait pas d'être vécue sans une part de rêve et la voiture, comme l'avion, la mer, la plage ou la montagne, nourrit nos imaginations. C'est pourquoi, en ces temps difficiles, il n'y a aucune raison de s'inquiéter pour la voiture. Elle est toujours l'avenir de l'homme et de la femme".

Un mari prévenant mais pas très écolo

Pénélope Fillon, discrète épouse du Premier ministre, est allée de Paris à Roscoff pour inaugurer un navire assurant une liaison transmanche. Soucieuse des deniers publics et de l'environnement, elle avait prévu de prendre le TGV jusqu'à Rennes, puis un TER et un car. Son mari lui a imposé d'utiliser une voiture préfectorale à partir de Rennes.

Passage à niveau

Le PN n°214 situé sur la RN 57 qui traverse Vesoul a enfin été supprimé, comme l'avait déjà souhaité le conseil municipal en... 1926 puis en 1947. Le coût de l'opération (6,25 millions d'euros) a été financé par la ville de Vesoul, la communauté de communes, le conseil général, le conseil régional, l'Etat, les fonds FEDER et même la réserve parlementaire : belle illustration du mille-feuille institutionnel !

Chronique du développement durable

☒ Nicolas Hulot : "j'ai parfois l'impression que le développement durable n'est plus qu'une camomille mielleuse destinée à nous faire ingérer nos excès".

☒ Hervé Kempf, journaliste au Monde : "le développement durable a pour fonction d'envelopper la conscience écologique de plus en plus vive de nos concitoyens pour les empêcher de pousser la réflexion plus loin".

☒ Claude Lorius, glaciologue : "le développement durable est un terme trompeur. On ne peut pas maîtriser le développement, seul un état d'équilibre peut être durable".

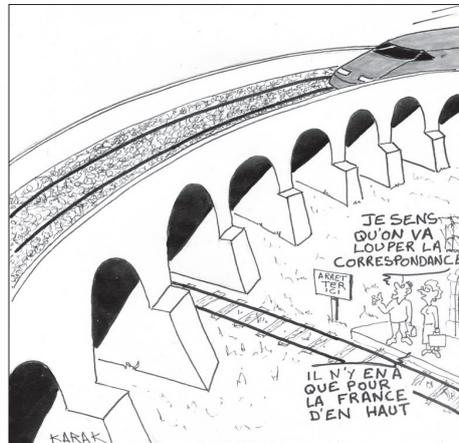
BIEN DIT

● **Claude Lorius**, glaciologue : "Le Grenelle de l'environnement était un bel effort mais, au final, il n'y a pas l'argent suffisant pour mener une politique efficace et les politiques ne veulent pas taxer les 4*4 de crainte de devenir impopulaires".

● **Jacqueline McGlade**, directrice de l'AEE (Agence Européenne pour l'Environnement) : "le New Green Deal ne fonctionnera pas si on se contente de remplacer des voitures à essence par des voitures fonctionnant aux carburants renouvelables".

MAL DIT

● **Eric de Caumont**, avocat spécialisé dans la défense de l'automobiliste : "les radars automatiques, c'est du racket institutionnalisé".



Au voleur !

Un australien a volé un véhicule chez un vendeur de voitures de Melbourne et a parcouru 6 200 km à travers le continent. Il a été arrêté par la police cinq jours plus tard après avoir quitté une station-essence sans payer.

Scorpions

Dans l'aéroport vietnamien de Danang, la présence de deux scorpions a semé la panique parmi les passagers d'un Boeing 777 : leur capture a retardé le décollage de deux heures. A l'arrivée à Hanoi, quatre autres scorpions ont encore été découverts à bord de l'avion (La Vie du Rail).

Club mobilité du CERTU

La 15ème réunion du Club aura lieu à Lyon (ENTPE) le mardi 16 juin 2009. Thème de cette journée-débat : "mobilités et systèmes de valeurs". Intervenants : F. Beaucire (Paris 1), J.M. Guidez (CERTU), P.H. Emangard (géographe, Le Havre), M. Maffesoli (sociologue, Sorbonne), P. Bréchon (IEP Grenoble), R. Reva (EM Business School, Lyon), E. Chareyron (Kéolis). Informations et inscriptions auprès de Delphine Betka, tél : 04 72 04 70 02, courriel : betka@entpe.fr.

Brèves

Ozone

La pollution de l'air diminue ? Dans l'agglomération grenobloise, le taux d'ozone dans l'atmosphère dépasse la valeur limite (120 microgrammes/m3 pendant 8 h de suite) 50 jours par an ; sur certains sites, le taux de particules fines dépasse lui aussi la valeur limite.

La voiture interdite ?

L'Ecole d'hygiène de Londres préconise l'interdiction, à partir de 2030, de la circulation des voitures à moteur thermique à Londres et dans sa banlieue.

Dépassement global

Selon l'ONG canadienne Global Footprint Network, le 23 septembre 2008 a été le "jour du dépassement global" : depuis le 1er janvier, l'humanité a consommé les ressources que la nature peut produire en un an. L'humanité a ensuite surexploité le milieu naturel. En 2007, la date fatidique avait été atteinte le 6 octobre et, en 1986, le 31 décembre.

Selon le WWF, l'empreinte écologique mondiale dépasse aujourd'hui d'environ 20% la capacité de régénération de la planète. En 2005, elle était de 2,5 hectares globaux par habitant, alors que la planète ne met à la disposition de chaque terrien que 2,1 hectares globaux.

Créneau de pertinence

Le créneau d'un mode de transport n'est pas immuable. Celui du rail pourrait s'élargir de manière inattendue. La Deutsche Bahn envisage de faire circuler des trains de fret entre Pékin et Hambourg en 15 jours. Le voyage d'un navire porte-conteneurs entre la Chine et Rotterdam durant 40 jours, la DB estime que le transport par rail est pertinent.

Sujets de bac

Section Philosophie - Illustrer cette affirmation d'Albert Einstein : "la folie, c'est de se comporter toujours de la même manière, et de s'attendre à des résultats différents".

Section Lettres - Que vous inspire cette pensée d'Alfred Sauvy : "plus une idée est folle, vraiment déraisonnable, plus elle a de chances de réussite" ?

Section Sciences - En vous appuyant sur le bêtisier de FNAUT-Infos, commentez cette pensée de Bertold Brecht : "on ne voit plus la bêtise quand elle a pris d'énormes proportions".

Section Economie - Commentez cette affirmation de Nicolas Sarkozy : "le marché est très compétent sur le court terme, mais aveugle sur le long terme".

La consultation de FNAUT Infos est autorisée pendant les épreuves. La rédaction publiera une sélection des meilleures copies reçues.

Actions en régions

Activités de la FNAUT

Alsace

- L'association Piétons 67 a présenté à la mairie de Strasbourg une liste de carrefours où elle souhaite que les attentes des piétons aux feux rouges soient raccourcies et, après consultation des associations de quartiers, une liste de zones 30, zones de rencontre et aires piétonnes dont elle souhaite la mise en place. L'association soutient le projet municipal de transformer l'ellipse insulaire en zone de rencontre. Elle demande la nomination d'un Monsieur Piétons à Strasbourg.
- L'association des usagers des transports urbains de Strasbourg (ASTUS) s'impatiente : elle réclame depuis des années une billettique intermodale permettant d'utiliser tous les modes de transport collectif de la communauté urbaine de Strasbourg.
- L'association pour la promotion de la ligne Colmar-Metzerl constate que la ligne est dorénavant correctement exploitée grâce à la nouvelle grille horaire mise en place lors de l'arrivée du TGV Est. Elle cherche aujourd'hui à valoriser l'offre ferroviaire en distribuant des "calculateurs écomobiles" incitant à l'usage des transports publics.

Basse-Normandie

- L'ADPCR exprime sa satisfaction : la construction du raccordement de Folligny, réclamé depuis 1995, est enfin engagée. Ce raccordement autorisera des trains directs Caen-Granville, les trains Caen-Rennes pouvant continuer à desservir la gare de Folligny en évitant un détour par Granville. La deuxième voie entre Folligny et Granville facilitera la circulation des trains Paris-Granville et Granville - Saint-Malo. L'ADPCR veut maintenant obtenir la modernisation de la ligne Avranches-Dol de Bretagne et son électrification.

Centre

- La FNAUT-région Centre maintiendra le recours qu'elle a intenté contre la DUP du projet CLEO de 2ème ligne de tramway de l'agglomération orléanaise tant qu'elle n'obtiendra pas un site propre intégral sur l'ensemble du tracé et l'engagement d'études sur le prolongement du tracé vers l'est et l'ouest. Elle lancera une procédure en référé si l'Agglo engage les travaux.
- En 2008-2009, l'Association pour le Développement des Transports en Touraine a organisé une série de débats publics portant sur des thèmes variés : la concertation (du principe à la réalité), les tramways du Mans et de Tours, les projets routiers et autoroutiers régionaux, l'étoile

ferroviaire de Tours, le vrai prix de l'essence. L'association est membre du conseil de développement de l'agglomération de Tours, elle participe à des certifications de lignes SNCF et fait de la pédagogie auprès des étudiants.

Ile-de-France

- L'AUT Ile-de-France, après avoir lancé une pétition sur internet, a obtenu du STIF le "prolongement de parcours", c'est-à-dire la possibilité pour le détenteur d'un abonnement Navigo, lorsqu'il se rend occasionnellement hors des zones souscrites, d'acheter un billet couvrant seulement le prolongement de son trajet. Cette mesure d'un coût abordable atténuera l'effet de frontière entre zones tarifaires et réduira la fraude.
- L'AUT critique la mauvaise qualité des informations sur les temps d'attente des autobus données par les bornes SIEL, qui deviennent illisibles dès que la nuit est tombée.
- L'association ACTEVI réclame un renforcement sérieux de la desserte d'Issy-les-Moulineaux par les transports publics, qui aurait dû intervenir avant la densification en cours de la commune en habitants et en emplois. L'AUT fait une observation analogue : la densification de la Défense (entre 30 et 40 000 personnes supplémentaires) est décidée, mais que prévoient les responsables pour désaturer la ligne 1 du métro et la ligne A du RER ?

Languedoc-Roussillon

- L'ADTC-34 rappelle que l'idée, aujourd'hui à l'étude, d'une ligne de tramway faisant le tour de l'Écusson de Montpellier par le Peyrou et le boulevard du Jeu de Paume avait été émise dès 2001 par le collectif tramway qu'elle contribuait à animer. Le bouclage de l'Écusson aurait évité le détour coûteux et peu utilisé de la ligne 2 (boucle du Lez).

Picardie

- L'Association des Usagers du Train (ligne Paris-Crépy-Laon) proteste contre des fermetures de guichets, la surcharge des trains TER, les retards, les suppressions de service, l'absence de transports de rabattement et le manque de capacité des parkings aux abords des gares, enfin la fermeture de la gare de Nanteuil, décision prise par la SNCF sans même avertir la commune et le Conseil régional. Elle est préoccupée par la mise en place du nouveau calendrier voyageurs qui donne priorité aux déplacements domicile-travail : les jeunes et les retraités doivent pouvoir se déplacer librement avec des tarifs réduits, et pas seulement aux heures creuses.

- Jean Sivardière a participé au jury de l'appel à projets de métros, tramways et BHNS lancé par l'Etat auprès des collectivités locales dans le cadre du Grenelle de l'environnement.
- Jean Lenoir représente la FNAUT au groupe de travail voyageurs de l'Observatoire Energie Environnement Transports du MEEDDAT, Michel Zonca la représente au groupe de travail fret et au comité de validation, et Max Mondon la représente dans le groupe de travail mis en place par Dominique Bussereau pour étudier l'ouverture à la concurrence des services TER.
- Régis Bergounhou et Jean Sivardière sont intervenus auprès de Fabienne Keller, sénatrice UMP chargée d'un rapport sur les grandes gares SNCF.
- La FNAUT a écrit à Dominique Bussereau pour s'étonner du soutien qu'il apporte au projet de gare TGV-bis d'Allan à 7 km de Montélimar.
- Jérémie Cordier, juriste stagiaire à la FNAUT, a mis au point une note sur la responsabilité civile des agences de voyages (voir le site de la FNAUT).
- Erick Marchandise a représenté la FNAUT au dernier Comité national de suivi de la politique vélo.
- La FNAUT a déposé plainte auprès du Procureur de la République du TGI de Paris à l'encontre de l'association France Betteraves pour publicité trompeuse relative au bioéthanol de betteraves (voir FNAUT-Infos n°174).
- La FNAUT a attiré l'attention de Luc Chatel, secrétaire d'Etat à la Consommation, sur les difficultés rencontrées par les voyageurs qui utilisent le TGV.
- Le GART, la FNAU (Fédération Nationale des Agences d'Urbanisme) et la FNAUT préparent un colloque sur "la valorisation des étoiles ferroviaires et les dessertes suburbaines" qui devrait avoir lieu à Paris à la rentrée.
- La FNAUT a demandé à Dominique Bussereau qu'il organise une représentation systématique des associations d'usagers dans les comités de pilotage et de suivi des lignes à grande vitesse et des gares TGV : l'expérience a montré que des erreurs graves ont été commises et que l'expression en amont du point de vue des usagers peut être utile.

fnaut infos- Bulletin mensuel d'information

Directeur de publication : Jean Sivardière
CPPAP n° 0913 G 88319 - Dépôt légal n°175
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 : Pernetz

☎ : 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

Double jeu

Le "G7 bas-normand" (sic) rassemble les maires d'Avranches, Bayeux, Coutances, Flers, Granville, Saint-Lô et Vire. Il demande l'électrification des lignes Paris-Granville et Caen-Rennes, mais aussi la construction d'une voie rapide à 2x2 voies reliant l'A84 à Flers en passant par Vire et Tinchebray. Cette attitude est typique du double jeu que pratiquent bien des élus presque partout en France.

Martine Lignières-Cassou, députée-maire PS de Pau, et David Habib, député-maire PS de Morcenx, ont voté la loi Grenelle 1 : un mois plus tard, ils réclament l'autoroute Pau-Oloron. Plus au nord, les élus veulent la modernisation de la voie ferrée Lyon-Bordeaux et l'accélération de la mise à 2x2 voies de la RN 145 (Route Centre Europe Atlantique). En Bretagne, ils continuent à subventionner largement des aéroports trop nombreux (9) tout en réclamant le TGV Ouest et le nouvel aéroport de Notre-Dame-des-Landes. En Lorraine, ils veulent à la fois l'électrification de la ligne Epinal-Belfort et l'autoroute A32.

Le résultat de cette dispersion des projets et de ce refus de faire des choix est évidemment un saupoudrage inefficace sur les plans écologique et économique, et un gaspillage d'argent public.

Mais le plus irritant est le discours démagogique des élus territoriaux qui réclament de l'argent à l'Etat pour leurs transports publics tout en faisant pression sur lui pour obtenir ici une rocade, là une autoroute ou une 2x2 voies qui concurrenceront ces transports publics.

Martin Malvy, président PS de la région Midi-Pyrénées, vient d'en donner un exemple particulièrement affligeant. Après avoir emprunté 500 millions d'euros pour financer la régénération du réseau ferré, ce qui lui a valu un Ticket Vert de la FNAUT, il se plaint du manque de moyens financiers des régions et déplore avec raison que l'Etat s'appuie sur elles pour arriver à financer les nouvelles lignes à grande vitesse. Mais il vient de proposer à l'Etat de financer la modernisation des routes nationales de sa région et se dit prêt à y mettre une centaine de millions d'euros.

René Souchon, président PS de la région Auvergne, résiste, lui, aux pressions des élus locaux et refuse à l'Etat tout cofinancement des routes nationales et du contournement du Puy.

Jean Sivardière

L'autocar : un outil à part entière du système de transport public

Malgré les progrès incontestables observés depuis quelques années, les dessertes routières restent encore inadaptées aux besoins du public, surtout en milieu rural. La FNAUT a rassemblé un ensemble de suggestions dont la mise en œuvre permettrait, pour un coût modeste, d'améliorer sensiblement la qualité des services et d'attirer une clientèle nouvelle. Un point crucial reste la coordination, toujours déficiente, entre les différents modes de transport, en particulier routiers et ferroviaires, et la concertation entre les autorités organisatrices. Le premier concurrent du car n'est pas le train (qui n'est pertinent qu'à partir d'un niveau minimum de trafic potentiel), le transport urbain ou le taxi, mais la voiture.



Photo : Marc Debrincat

Comme en Suisse ou en Autriche, le système de transport collectif doit couvrir l'ensemble du territoire. Le rail doit constituer l'ossature de ce système, et beaucoup reste à faire, qu'il s'agisse d'investissements ou de méthodes d'exploitation, pour lui conserver ou lui redonner ce rôle : là où des infrastructures existent ou peuvent être réutilisées, il doit être valorisé car le volume de clientèle dépend fortement de la qualité de l'offre (fréquences, vitesse, rabattements) et pas uniquement de la population des zones traversées. Mais si le rail possède un créneau plus large qu'on le croit généralement, il est évidemment peu adapté à la desserte capillaire.

L'autocar a donc un rôle essentiel à jouer pour la desserte des zones rurales et périurbaines, et pas seulement pour le transport scolaire (FNAUT Infos n°164). Or ce rôle est encore insuffisamment reconnu par les pouvoirs publics.

La disparition des services publics et des services au public (banques, bureaux de poste, centres médicaux, commerces),

après avoir affecté les villages, s'accélère aujourd'hui et atteint les bourgs et les petites villes. Par ailleurs, l'élargissement des bassins d'emploi, la périurbanisation et l'implantation de zones commerciales excentrées dans des territoires peu ou pas desservis par les transports collectifs entraînent des besoins accrus de déplacement automobile (FNAUT Infos n°165). Il en résulte une très forte motorisation en milieu rural, jusqu'à trois voitures par ménage et parfois plus quand les enfants grandissent.

Le renforcement du transport par car est donc une nécessité, à la fois pour répondre à la demande croissante de la population non-motorisée, pour économiser le pétrole et pour sauvegarder l'environnement et le climat.

Aujourd'hui, les ruraux ont pour la plupart perdu l'usage des transports collectifs car les services proposés sont trop souvent inadaptés à leurs besoins. Le peu de succès initial de certaines offres nouvelles ne doit donc pas décourager les autorités organisatrices : il faut du temps au public motorisé



Les dessertes par autocar

pour réapprendre et réaccepter les contraintes inévitables impliquées par l'usage du transport collectif.

Des services diversifiés

L'autocar (du véhicule de 60 places au minicar) assure plusieurs types de missions : des dessertes de proximité en milieu périurbain ou rural ; des dessertes interurbaines à plus longue distance, intra-départementales, voire inter-départementales (Laval-Angers), inter-régionales (Rennes-Angers, Grenoble-Briançon) ou même internationales (Grenoble-aéroport de Genève).

Quelques lignes express d'autocars empruntent des voies autoroutières, par exemple l'A14 entre Mantes et La Défense, l'A51 entre Marseille et Aix, l'A48 entre Voiron et Grenoble et l'A41 entre Grenoble et Crolles.

En milieu peu dense, certaines lignes régulières fonctionnent seulement à la demande : des services virtuels complétant l'horaire de base ne sont activés que sur réservation. Le réseau des lignes régulières peut être complété, dans les zones rurales, par des services de taxi collectif à la demande (FNAUT Infos n°145). De tels services sont ouverts au public sans restriction catégorielle (personnes âgées) ou portant sur le motif du déplacement (visite médicale).

L'autorité organisatrice est généralement le département, mais la région intervient aussi pour gérer d'anciennes relations ferroviaires transférées sur route (en particulier pendant les années 1970) : ces "services de substitution" ne sont plus systématiquement pris en compte dans les conventions TER SNCF-régions.

Malgré les progrès récents des dessertes routières, beaucoup reste à faire pour les adapter aux besoins du public. La FNAUT, comme elle l'a fait pour les transports ferroviaires et les transports urbains (FNAUT Infos n°125 et 154), a élaboré un cahier de doléances des usagers, dont nous exposons ici quelques points significatifs. Ce travail, initié par Jean-Louis La Rosa avant son décès, a été poursuivi par Gérard Bamet.

Desservir les équipements et les zones de loisirs

Si un équipement collectif est implanté hors milieu urbain dense (maison de retraite, hôpital de proximité, centre de loisir, plan d'eau), il est essentiel, afin de maximiser l'efficacité d'un investissement financé par le contribuable, qu'il soit accessible à toute la population, ménages non-motorisés compris. Les élus ruraux, encore plus habitués que les élus urbains à se déplacer en voiture, l'oublie trop souvent : il est indispensable de les sensibiliser à ce problème.

Concurrencer la voiture

Les usagers des transports doivent bénéficier d'un accès aisé aux bâtiments publics (gares, administrations, lycées et collèges, hôpitaux et cliniques, maisons de retraite, grandes surfaces, stades, cinémas) : des zones d'arrêt doivent être aménagées dans leur voisinage immédiat pour les bus, mais aussi pour les cars et services à la demande, afin d'en permettre une desserte directe.

Souvent, le car n'est pas autorisé à s'arrêter et emmène l'utilisateur jusqu'au centre-ville, d'où celui-ci doit revenir en bus à son lieu de destination, alors que l'automobiliste peut s'y rendre directement.

Sortir du pendulaire

La plupart des réseaux départementaux sont construits sur un modèle pendulaire : le matin, les services relient les villages au chef-lieu de canton et inversement le soir. Il est ainsi impossible à un habitant de Laval de rendre visite à un parent habitant le village de Cuillé, à 30 km, sauf à partir à 12h30 et à rentrer le lendemain matin.

Partager la voirie

Les autocars et services à la demande doivent pouvoir utiliser les couloirs de circulation des bus urbains et leurs points d'arrêt, et bénéficier de priorités aux carrefours à feux et de couloirs réservés sur les autoroutes. C'est déjà le cas sur l'A48 à l'entrée de Grenoble : la bande d'arrêt d'urgence a été supprimée ; son emprise élargie d'un mètre au détriment des voies de circulation a été transformée en site réservé aux cars et véhicules de police et d'urgence (les véhicules en détresse sur l'autoroute peuvent l'utiliser pour atteindre des refuges nouvellement aménagés).

Développer l'intermodalité

Services d'autocars, services à la demande, services urbains et services de taxis doivent être organisés de manière complémentaire (offre, tarifs) malgré les obstacles institutionnels bien connus (FNAUT Infos n°171).

Si la gare SNCF est éloignée du centre d'une agglomération, il faut conserver en centre-ville un pôle de correspondance entre autocars et services urbains (à Laval, la FNAUT a obtenu le maintien d'un tel pôle malgré le projet de création d'un pôle intermodal à la gare).

Le taxi rural ne doit pas être considéré comme un concurrent du car ou du taxi urbain : les taxis ruraux doivent pouvoir accéder au plus près des pôles intermodaux, comme les taxis urbains.

Témoignages d'usagers

Les lignes Nantes-Poitiers, Nevers-Auxerre... citées dans FNAUT Infos n°169 ne sont pas les seules transversales disparues, ce qui impose de longs détours aux voyageurs. La ligne Poitiers-Le Blanc-Argenton-Châteauroux (110 km) a été abandonnée aux appétits des communes et des riverains. Conséquence : un trajet en autocar long et difficile, en raison de la circulation des poids lourds sur la RN 151 qui assure la liaison Suisse-Océan sur deux voies.

André Cantin, délégué FNAUT Royan

À Laval, plusieurs lignes de cars passent devant la Polyclinique sans s'y arrêter, faute d'un arrêt aménagé en face de l'entrée, arrêt qui pourrait accueillir aussi les bus urbains, dont les usagers sont déposés actuellement à 100 m et doivent ensuite franchir une 4 voies sans feux : les automobilistes, eux, peuvent utiliser un vaste parking, souvent saturé et pour cause.

En attendant la réalisation d'un pôle multimodal, les usagers des lignes régulières et des services à la demande sont déposés à 250 m de la gare SNCF, alors que les automobilistes disposent d'une dépose minute. À Saint-Berthevin, pour accéder aux magasins Leclerc et Leroy-Merlin, les usagers des bus doivent faire un grand détour à pied pour traverser un axe routier important sans protection piétonne ; un parcours du combattant analogue les attend entre un arrêt de bus et l'immeuble de la Sécurité Sociale, que les automobilistes peuvent approcher aisément.

Gérard Bamet, FNAUT Mayenne

La lettre d'information du Conseil régional du Centre (décembre 2008) fait état de mesures phare en faveur du développement durable et plus particulièrement des transports collectifs. Mais je viens de constater que la ligne d'autocars Chartres-Orléans qui dessert le village où je passe mes week-ends a vu la fréquence chuter de 6 à 3 passages par jour : une mesure contre-phare !

Bernard Courtois, AUAUT

En Seine-Maritime

La FNAUT Haute-Normandie vient de publier une étude remarquable sur les possibilités de modernisation du réseau départemental d'autocars de Seine-Maritime. Réalisée par Jean-Yves Bouffet, l'étude (disponible au siège de la FNAUT) repose sur les principes suivants : cadencement des services, rabattement systématique sur les gares ferroviaires, coordination avec les transports urbains, création de relations "transversales" entre gros bourgs et petites villes, séparation des lignes régulières et des services spéciaux scolaires pour rendre les horaires plus lisibles, développement de l'offre touristique, adaptation de la tarification.

Train et autocar en Ariège

Depuis septembre 2008, les liaisons par autocar entre la gare SNCF de Bousens (ligne Tarbes-Toulouse) et Saint-Girons et les vallées du Couserans (zone ouest de l'Ariège) sont gérées par le seul Conseil régional de Midi-Pyrénées, alors qu'elles l'étaient auparavant dans le cadre de la convention TER passée entre le Conseil régional et la SNCF (la ligne routière Saint Girons-Bousens a en effet remplacé la ligne ferroviaire supprimée en 1969).

Les modifications de la grille horaire qui sont alors intervenues ont mécontenté les usagers, qui se sont regroupés autour de l'association Vivre en Bas Salat (VBS), qui vient d'adhérer à la FNAUT. Outre la suppression de cinq liaisons en semaine, les correspondances car-train ne sont plus assurées à certaines heures, ce qui pénalise notamment les étudiants le week-end.

La population transportée est très variée : travailleurs et étudiants le matin et le soir, personnes âgées mais aussi, phénomène plus récent, automobilistes découragés par les encombrements à l'entrée de Toulouse et par le coût du transport individuel.

Suite à une réunion publique organisée par l'association VBS, à laquelle plus d'une centaine d'usagers concernés ont participé, le Conseil régional a reconnu le problème soulevé mais n'a que légèrement rectifié les horaires, sans répondre vraiment aux besoins et sans assurer la majorité des correspondances possibles entre train et autocar.

L'association souhaite une réorganisation complète des transports collectifs dans le bassin concerné du Pays Couserans et de la vallée du Bas Salat : services ferroviaires, lignes routières régulières départementales et régionales, transport à la demande. Elle réclame en particulier des correspondances plus nombreuses en gare de Bousens, notamment dans l'après-midi et pendant les week-ends, avec une garantie d'attente en cas de retard du train.

VBS constate que les cars reliant Saint-Girons à Toulouse roulent souvent à vide, les voyageurs préférant descendre à Bousens pour prendre le train et gagner ainsi du temps malgré le délai de correspondance : le trajet en bus dure 2h30, le trajet combinant bus et train 1h30 seulement. Elle propose donc que plusieurs liaisons directes en car Toulouse-Saint Girons soient remplacées par des liaisons plus fréquentes avec la gare de Bousens, ce qui permettrait des économies de fonctionnement et des gains de temps et de sécurité. VBS a bon espoir de voir aboutir cette proposition, le Conseil régional venant d'annoncer le cadencement des TER Bousens-Toulouse à partir de 2010.

Mailler le réseau

Les réseaux départementaux des régions rurales sont principalement constitués de lignes radiales reliant un bourg ou une petite ville à une localité plus importante. Il est nécessaire de réunir ces lignes radiales pour former des diamétrales, et de compléter les réseaux par des transversales.

Garantir le confort

Pour augmenter leur productivité, les transporteurs ont tendance à utiliser des véhicules équipés du plus grand nombre possible de sièges, ce qui entraîne un manque de confort patent, même sur de courts trajets. Les usagers doivent pouvoir loger poussettes et caddies dans un espace aménagé à cet effet à l'avant du car, ou dans la soute.

Informez et signalez

Les arrêts étant dispersés sur le territoire départemental et plusieurs opérateurs pouvant se partager l'exploitation du réseau, l'usager, occasionnel ou permanent, doit pouvoir identifier aisément le réseau et les véhicules qui lui sont affectés. Il en est de même des lignes interdépartementales.

L'information horaire doit être disponible non seulement aux arrêts mais aussi dans les mairies, les épiceries, les bars, les établissements scolaires et médicaux, les offices de tourisme : les touristes peuvent apporter une clientèle d'appoint intéressante.

L'autorité organisatrice doit publier des fiches horaires aisément lisibles par les personnes âgées, qui constituent une part importante de la clientèle, et un plan du réseau qui sera affiché en grand format aux points clés du réseau : gare routière, gare SNCF et autres lieux très fréquentés par le public.

Pôles multimodaux

Les pôles d'échanges ne sont pas nécessairement d'énormes édifices. Une bourgade de 5000 habitants peut fort bien en posséder un : il comprendra un arrêt unique pour toutes les lignes desservant la commune (même si elles sont exploitées par des opérateurs différents), une salle d'attente confortable, un stationnement pour taxi, un parking pour les voitures et les vélos, un panneau d'information. Dans une localité plus importante, on regroupera ce pôle avec la gare SNCF et l'office de tourisme.

Rôle des conducteurs

Plus que leurs collègues urbains, les conducteurs de cars, minicars, taxis collectifs à la demande doivent savoir prendre des initiatives pour "dépanner" des usagers et donc être formés à ce rôle humain. Si un jeune collégien se trompe de car et se retrouve à 19h loin de chez lui, le conducteur doit pouvoir prévenir sa famille et convenir d'un rendez-vous.

Régulation des services

Un poste de commandement central du réseau doit être opérationnel durant toute la durée de l'exploitation et être en relation avec la SNCF (qui pourra lui signaler les retards des trains), les conducteurs et les usagers : *en milieu rural plus encore qu'en ville, l'usager a besoin d'information en temps réel.*

Tarifification

Des abonnements doivent être proposés aux usagers quotidiens, même dans le cas des services à la demande.

La tarification ne doit pas pénaliser les usagers des lignes inter-départementales alors que les automobilistes peuvent franchir les frontières départementales sans les ressentir financièrement.

Il faut généraliser les tarifications inter-modales, ou même envisager que l'achat d'un billet de car donne droit à une heure de transport urbain gratuite.

Les tarifs forfaitaires doivent être soigneusement coordonnés avec les tarifs des trains TER (FNAUT Infos n°171).

Action commerciale

Les autorités organisatrices devraient introduire des agents chargés de contrôler les billets, de vérifier que les consignes de sécurité sont respectées et que les procédures d'évacuation en cas d'urgence sont connues, d'assurer une surveillance des services très fréquentés par les scolaires, et surtout de renseigner les usagers, de recueillir leurs suggestions et celles des conducteurs, et de faire connaître les services existants.

Ceintures de sécurité

Président de l'AUTIV et représentant de la FNAUT en Bretagne, Jean-Yves Lelièvre s'est préoccupé des ceintures de sécurité des autocars, généralement trop courtes pour pouvoir être utilisées par des personnes de forte corpulence ou des femmes enceintes (du coup, ces personnes sont dispensées du port obligatoire de la ceinture par la loi du 9 juillet 2003, mais non protégées en cas d'accident : voir FNAUT Infos n°169).

Après quatre ans d'interventions auprès des collectivités territoriales, du secrétariat d'Etat aux Transports et des autocaristes, soutenues par la FNAUT et l'Association des Familles des Victimes d'Accidents de la Circulation, il a obtenu satisfaction : répondant à sa demande, le groupe IVECO IRISBUS a obtenu l'homologation d'un prolongateur de ceinture de sécurité ; le montage de ces prolongateurs est prévu, en option, sur deux places de chacun de ses véhicules neufs. Il s'agit maintenant d'obtenir une révision de la loi de 2003 rendant un tel équipement obligatoire, comme dans les autres pays européens.

Un service prévisible plus fiable ?

On sait que la loi Bertrand du 21 août 2007 sur "la continuité du service public dans les transports terrestres réguliers de voyageurs" répond à deux objectifs :

- renforcer le dialogue entre directions et syndicats des entreprises de transports afin d'éviter des grèves trop fréquentes, pénalisantes pour les usagers, les entreprises et la collectivité (d'où l'obligation de négocier avant le dépôt d'un préavis de grève) ;

- permettre à une entreprise d'organiser, en cas de grève, un "service prévisible", c'est-à-dire annoncé la veille de la grève (d'où l'instauration d'un délai de prévenance : un gréviste doit annoncer son intention de faire grève 48h à l'avance). L'entreprise est pénalisée financièrement par l'autorité organisatrice de transport si le service annoncé n'est pas réalisé correctement, d'où une certaine garantie apportée à l'utilisateur (FNAUT Infos n°157 et 161).

La loi n'a pas limité le droit de grève en instaurant, comme en Italie, un "service minimum" que l'entreprise serait tenue d'assurer, ce qui aurait du même coup accordé à la direction le droit de réquisitionner le personnel gréviste.

La FNAUT, qui ne porte pas de jugements sur les motivations des salariés ou l'attitude des partenaires sociaux pendant la phase de négociation, a approuvé la loi Bertrand car elle répond à la première préoccupation de l'utilisateur : être informé des services maintenus le jour de la grève afin de pouvoir prendre ses dispositions.

La loi Bertrand, généralement bien respectée par les partenaires sociaux et les autorités organisatrices de transport (FNAUT Infos n°173), a amélioré le sort des usagers des transports, mais elle n'est pas la formule miracle.

Les graves perturbations du service public observées fin 2008 sur le réseau de Paris-Saint Lazare et à Nice ont montré que son esprit pouvait être contourné par les nouvelles pratiques de certains syndicats (FNAUT Infos n°172). Sans faire de propositions précises, car le droit du travail n'est pas de sa compétence, la FNAUT a alors souhaité qu'une meilleure fiabilité du service prévisible soit recherchée par le gouvernement et le Parlement, sans remise en cause du droit de grève.

Où en est-on aujourd'hui ?

Le rapport de la commission des affaires économiques et sociales de l'Assemblée Nationale (mars 2009) débute de manière assez pittoresque : le rapporteur UMP Jacques Kossowski affirme que le service minimum n'est "ni prati-

cable ni justifiable", alors qu'il défendait énergiquement cette formule il y a deux ans ; quant au co-rapporteur PS Maxime Bono, il dit, comme son collègue, le plus grand bien de la loi Bertrand alors combattue par son groupe !

Le rapport reconnaît que l'esprit de la loi peut être contourné mais préconise de ne pas modifier la loi "dans l'immédiat", le temps d'observer sa mise en œuvre sur une durée suffisante pour mieux en apprécier les effets.

Arguments moins convaincants : il estime que la grève n'est pas la première cause de difficultés pour les usagers (une évidence qui n'a rien à voir avec le problème posé) et qu'il ne faut pas légiférer contre l'avis des syndicats (c'est pourtant ce qui a été fait en 2007).

Le rapport avance des propositions très diverses : créer un observatoire des relations sociales dans les transports chargé du suivi de la loi Bertrand et définir des indicateurs de son efficacité ; encourager le dialogue social (gestion du droit de retrait en cas d'agressions du personnel, conventions évitant les préavis multiples de grève) ; renforcer le dialogue avec les usagers (mais "sans condition de représentativité").

Dans un rapport publié dès février 2009 et centré sur les conflits à la SNCF, le député UMP Hervé Mariton constate lui aussi que la loi a amélioré le sort des usagers en cas de "grève nationale institutionnelle". Il souhaite un rapport annuel d'évaluation de la loi, des indicateurs de performance sociale de la SNCF, une évaluation du coût des grèves (pour la SNCF, les usagers et l'économie nationale), la notification systématique de la chronologie de chaque conflit par les partenaires sociaux à l'Inspection du Travail. Il recommande de déconcentrer la SNCF, de faciliter le recours à la médiation et d'établir une charte de bonne conduite relative au droit de retrait.

M. Mariton avance aussi des propositions, très prudentes, visant à mieux assurer le service prévisible en limitant le recours aux préavis répétitifs, aux grèves de 59 minutes et à la possibilité pour un salarié de rejoindre la grève après s'en être retiré. Ces propositions se heurtent cependant à de sérieux obstacles juridiques car ces pratiques sont reconnues par la Cour de Cassation et/ou le Conseil Constitutionnel.

Le gouvernement semble avoir adopté le point de vue du rapport Kossowski-Bono : ne pas légiférer dans l'immédiat, et encourager les partenaires sociaux à négocier de bonnes pratiques en cas de conflit. Cette attitude est raisonnable, mais elle devra être réévaluée si de nouveaux contournements de la loi Bertrand sont observés.

Des associations bien prétentieuses

Dans son rapport remis récemment à Luc Chatel, secrétaire d'Etat à la Consommation, la conseillère d'Etat Dominique Laurent, sans expérience dans ce domaine, s'inquiète de l'émiettement du mouvement consumériste : trop d'associations (17) sont agréées par l'Etat (en Grande Bretagne comme en Allemagne, il n'en existe qu'une ou deux). Elle propose que 8 seulement des associations généralistes siègent dorénavant au Conseil National de la Consommation. Les associations spécialisées (CNL et CGL pour le logement, FNAUT pour les transports, AFUTT pour les télécommunications), dont Mme Laurent reconnaît pourtant la compétence et l'utilité, ne pourraient obtenir qu'un agrément spécialisé (à partir de 10 000 adhérents), ne siègeraient pas au CNC et ne pourraient prétendre à des subventions de l'Etat que pour des projets ponctuels, ce qui mettrait en péril la continuité de leur action.

La FNAUT a aussi été choquée par la réaction impérialiste des deux principales associations de consommateurs, la Confédération Logement et Cadre de Vie et l'Union Fédérale des Consommateurs. Leurs présidents applaudissent en effet le rapport Laurent en termes particulièrement prétentieux ("enfin une reconnaissance des vraies associations de consommateurs", "celles qui défendent effectivement les consommateurs") et critiquent bizarrement, sans argument précis, "le mélange des genres engendré par l'introduction des associations spécialisées dans le mouvement consumériste".

La CLCV et l'UFC, qui mettent en avant leur "professionnalisation" et s'attribuent un peu vite le monopole de la défense des consommateurs, auraient pu faire preuve d'un peu plus de modestie ! Il faut leur rappeler que le consumérisme bien compris ne consiste pas seulement à traiter des litiges et à ester en justice (ce que la FNAUT sait très bien faire dans son créneau). La force d'une association spécialisée comme la FNAUT est de savoir appréhender toutes les composantes du secteur très complexe des transports, et de rechercher le dialogue avec tous les acteurs : opérateurs, élus, Etat, techniciens, ...

Ce ne sont pas la CLCV et l'UFC qui ont obtenu récemment de la SNCF qu'elle améliore sensiblement l'information horaire et tarifaire fournie aux voyageurs. Et ce ne sont pas leurs antennes locales qui ont obtenu la réouverture de la ligne Cannes-Grasse, le retour du tramway dans de nombreuses villes françaises ou la commande récente de 50 rames pour le RER A.

Contournement de Lyon : le bon choix

L'idée d'un contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise (CFAL) a été émise il y a plus de 20 ans face à la saturation du nœud ferroviaire lyonnais. Aujourd'hui, le trafic TER s'est intensifié et 250 trains de fret transitent chaque jour par la gare de Lyon-Part-Dieu : il y a donc urgence !

Élément clé de la future "magistrale écofret" nord-sud, le CFAL (qui sera ouvert aux trains de voyageurs) doit relier la branche sud du TGV Rhin-Rhône aux deux lignes de la vallée du Rhône, en passant par l'aéroport de Lyon-Saint-Exupéry où il doit se raccorder à la ligne nouvelle Lyon-Turin.

Le tronçon nord du CFAL (62 km du sud d'Ambérieu à Grenay, au sud de l'aéroport) a été déterminé en 2008. Il longe la ligne Ambérieu-Lyon puis la ligne à grande vitesse qui contourne Lyon, à laquelle il sera connecté au nord de l'aéroport.

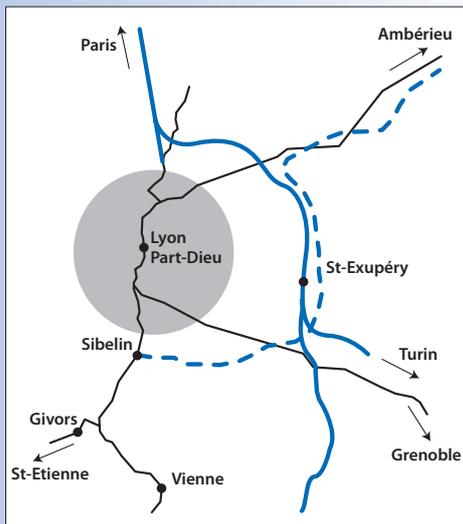
Restait à choisir le tracé du tronçon sud. Sept fuseaux ont été étudiés par RFF, chacun d'eux suscitant une forte opposition des populations concernées. Schématiquement, on pouvait distinguer un tracé orienté est-ouest, reliant Grenay à Solaize, au nord de Sibelin, à mi-chemin entre Lyon et Givors, et un tracé orienté vers le sud-ouest donc plus éloigné de l'agglomération lyonnaise, aboutissant au nord de Vienne.

C'est le premier tracé, défendu énergiquement par la FNAUT Rhône-Alpes et la coordination associative CEDRUL au cours de la concertation menée par le préfet de région, qui vient d'être judicieusement retenu par Dominique Bussereau.

Ce tracé (21 km dont 70% en souterrain) présente un double intérêt :

- il dessert directement les plateformes de triage de Vénissieux et Sibelin (qui auraient dû être déplacées dans l'hypothèse du deuxième tracé) et les pôles industriels du sud de Lyon ;

- il permettra de créer des relations voyageurs entre Saint-Etienne d'une part, l'aéroport de Saint-Exupéry, Grenoble et Chambéry d'autre part.



Non aux 44 tonnes et aux mégacamions

Dominique Bussereau a décidé de mettre à l'étude une introduction expérimentale de poids lourds de 25,25 m de longueur. La FNAUT désapprouve cette initiative, même dans l'hypothèse où le poids en charge resterait limité à 40 tonnes, car elle est la porte ouverte à une évolution dangereuse.

Actuellement, la charge maximale des poids lourds est réglementairement fixée à 13 tonnes par essieu ; le poids total roulant d'un ensemble routier ne doit pas dépasser 38 tonnes si l'ensemble ne comporte pas plus de quatre essieux, et 40 tonnes s'il en comporte au moins cinq. Par dérogation, des véhicules de 44 tonnes peuvent toutefois être utilisés en transport combiné pour permettre aux routiers de massifier les trafics vers les points multimodaux et de disposer ainsi d'un avantage compétitif favorable au report modal.

Dans une stratégie d'expansion du trafic routier, constructeurs et transporteurs souhaitent le relèvement à 44 tonnes du poids total autorisé en charge des ensembles routiers et l'admission des véhicules, actuellement en service en Europe, de 60 tonnes et de 25,25 m de longueur baptisés méga-camions, gigaliners ou monster-trucks.

Un véhicule de 25,25 m est un autre type de véhicule qu'un 40 tonnes, alors qu'un 44 tonnes est un véhicule chargé plus lourdement. Un poids lourd de 60 tonnes et 25,25 m présente une charge à l'essieu identique à celle d'un 40 tonnes, ce qui n'est pas le cas d'un 44 tonnes.

Des arguments fallacieux

Les partisans des nouvelles normes mettent en avant :

- un volume de chargement accru pour un surcoût minimal, donc un gain de compétitivité de 15 à 25 % pour les transporteurs et l'économie nationale ;

- une diminution du nombre des poids lourds en circulation, donc de la congestion et des émissions de CO₂.

La réalité est toute autre.

- L'adoption des nouvelles normes entraînerait une moindre compétitivité du rail et de la voie d'eau, donc une réduction des trafics ferroviaire et fluvial au profit de la route, contradictoire avec les objectifs du Grenelle de l'environnement.

De plus, la mise en service de camions de 60 tonnes créerait un nouveau type de gabarit routier incompatible avec tout système de ferroutage.

- L'induction de trafic routier annulerait la réduction espérée du nombre de véhicules utilisés. Selon l'ADEME, le trafic augmenterait de 117 millions de véhicules x km par an, et les émissions de CO₂ de 234 000 tonnes par an.

- La mise en circulation et la prolifération des mégacamions aggraverait l'usure des chaussées et des ouvrages d'art existants et obligerait à les adapter à des coûts énormes (après une expérimentation, l'Allemagne estime qu'elle devrait adapter 10 000 ouvrages d'art).

- De nouvelles infrastructures devraient être construites selon des normes plus contraignantes. Des files supplémentaires réservées aux méga-camions devraient être prévues sur les autoroutes les plus chargées, avec interdiction de dépasser. Des giratoires, voies d'accès et aires de stationnement d'autoroutes devraient être agrandis. Aux interfaces route-rail, il faudrait réaménager des passages à niveau et des passages supérieurs et inférieurs. La plupart des terminaux et centres logistiques proches des agglomérations devraient être réaménagés, de même que leur voirie d'accès.

- L'insécurité serait aggravée par :

- la coexistence d'engins longs et lourds et de voitures particulières roulant à des vitesses très différentes ;

- la nécessité de réserver la file de droite aux mégacamions ;

- les risques liés aux dépassements (entre camions standard et mégacamions, entre camions et voitures) et au franchissement des passages à niveau ;

- les risques inhérents au comportement sur la route des mégacamions (sensibilité au vent latéral, difficultés de manœuvre, comportement au freinage, problèmes de visibilité) ;

- la gravité accrue des accidents de la circulation impliquant des camions.

Une provocation

Plus les camions seront gros, plus ils seront compétitifs face au rail et à la voie d'eau et, par suite, plus ils seront nombreux, dangereux, coûteux pour la collectivité et nuisibles pour l'avenir de la planète. Tout milite donc pour un abandon de tout projet d'expérimentation des mégacamions dans notre pays.

Alors que tous les décideurs politiques et économiques plaident pour un rééquilibrage entre les modes de transport, une expérimentation serait un signal irrationnel, totalement incompatible avec les engagements pris en matière de politique des transports lors du Grenelle de l'environnement.

Une expérimentation constituerait enfin une véritable provocation et braquerait l'opinion publique qui considère déjà, à 78%, que les camions sont dangereux à 40 tonnes. Malgré son impact négatif aisément prévisible, elle ouvrirait une nouvelle ère du tout routier.

Michel Zonca

Le carnet du voyageur

L'Italie, c'est galère

Désirant me rendre en train de Lyon jusqu'au village de Manarola, situé dans un parc national proche de La Spezia (Ligurie), j'ai constaté que le site informatique de la SNCF ne connaissait pas ce village. L'office du tourisme italien en France m'a conseillé de m'adresser à la représentation française de Trenitalia, qui m'a expliqué qu'elle ne fournissait que des billets au départ de Paris. Revenant à un guichet SNCF, j'ai appris que "l'Italie, c'est galère" : le guichetier n'a même pas pu me délivrer un billet pour La Spezia (100 000 habitants).

J'ai finalement pu commander le billet convoité auprès de la Deutsche Bahn : un simple coup de fil, et le billet était dans ma boîte aux lettres deux jours plus tard.

Pierre Moulinier, 69 Lyon

Train ou avion ?

Avant le 9 mars, un voyageur cherche le meilleur prix pour un trajet Paris-Genève, pour la date du 9 mai, et obtient les réponses suivantes : SNCF billet PIC-COLO 1ère classe 78,80 euros ; SNCF billet 2ème classe 92,60 euros ; Easy Jet Orly-Genève 27,49 euros TTC !

A quand une écotaxe sur le billet d'avion pour les vols en concurrence frontale avec le TGV, comme la FNAUT l'a réclamé il y a deux ans lors du Grenelle de l'Environnement ?

François Jeannin, FNAUT Franche -Comté

Voyageur piégé

Résidant actuellement à Oxford pour mes études, j'ai acheté récemment, sur le site de la SNCF, un billet Genève aéroport-Chambéry : j'ai reçu un courriel de confirmation et j'ai choisi l'option "retrait du billet à la borne".

Mais en descendant de l'avion, j'ai eu la surprise de découvrir que la gare de Genève-aéroport ne disposait pas de borne. Un guichetier m'a indiqué que je n'étais pas la première victime de ce dysfonctionnement, qui n'a donc pas été corrigé. J'ai du acheter un billet (3 FS) pour me rendre à la gare de Genève : à l'agence SNCF, on a refusé de me rembourser ce billet et on m'a affirmé que l'absence de borne à l'aéroport était mentionnée sur le courriel que j'avais reçu, ce qui est faux. Quand j'ai retiré mon billet (à un autre guichet car le premier ne disposait pas du bon logiciel), on m'a réclamé 8 FS de frais de retrait.

Fidèle client de la SNCF, je trouve son attitude déplorable : quand on achète un billet sur internet, on s'attend à pouvoir le retirer à la gare de départ.

Benjamin Caraco, 73 Chambéry

Téoz et TER s'ignorent

Le 18 avril dernier, le train Téoz Limoges-Paris Austerlitz qui devait arriver à Vierzon à 7h46 avait une dizaine de minutes de retard. Le train TER Orléans-Lyon qui devait assurer la correspondance ne l'a pas attendu : tant pis pour les voyageurs venant du sud qui voulaient poursuivre leur trajet vers Bourges et Lyon. Ce dysfonctionnement est révélateur, on peut penser qu'il ne se serait pas produit si Téoz et TER étaient gérés par la même direction de la SNCF.

Jean-Louis Camus

Auto-train

J'ai voyagé avec mon épouse et deux enfants par le train Lunéa Paris-Narbonne dans la nuit du 13 au 14 avril, ma voiture effectuant le trajet Bercy-Narbonne. Malgré un achat anticipé de deux mois, j'ai dépensé au total 1044 euros pour l'aller-retour (couchettes 1ère classe et réduction carte Enfant +).

A Sète, où j'effectue mon achat, je demande les billets petits déjeuners ; la guichetière me répond que ces billets ne sont pas délivrés ici puis elle "consulte son chef" et m'affirme qu'ils me seront remis à Bercy lors du chargement de la voiture. A Bercy, on m'explique que le service petit déjeuner, décrit dans le guide "Auto/train hiver" valable jusqu'au 11 juin, est supprimé depuis le 11 avril.

Arrivés à Narbonne, les voyageurs auto/train se retrouvent au buffet de la gare et, surprise, quelques-uns disposent de tickets petit déjeuner. Le restaurateur confirme que la SNCF supprimera l'offre petit déjeuner à partir du 1er juin mais que les personnes sans tickets doivent régler leur note.

Il s'agit donc d'une publicité mensongère ou d'un refus délibéré de fourniture de prestations, attitude voulue par la SNCF et non "défaillance locale".

J'ai constaté par ailleurs une dégradation importante des prestations au terminal auto/train de Narbonne. La navette qui conduit les voyageurs de la gare au terminal part à 7h, l'heure de débarquement des véhicules étant 7h30. Le 14 avril, il y avait 50 véhicules à débarquer et seulement deux agents pour conduire les opérations. Les voyageurs ont attendu plus de 30 mn avant de rejoindre leurs véhicules, dans des conditions franchement désagréables (la cafétéria du terminal est dorénavant fermée) : un local mal chauffé (13°) avec moins de 15 places assises (la plupart des voyageurs assis par terre !) et une forte odeur de toilettes. La SNCF donne d'elle-même une image déplorable aux voyageurs étrangers, en particulier allemands, nombreux à utiliser ce terminal.

Michel Lenoir, 92 Montrouge

Des voyageurs gênants

● Depuis l'introduction de la tarification NOTES, les nouveaux guides SNCF mentionnent que les billets "Loisir" ne sont pas échangeables après le départ du TGV. Auparavant, les billets pouvaient être échangés sans pénalité dans l'heure suivant le départ prévu.

Ce que la SNCF présente comme une "souplesse" liée aux tarifs "Pro" (moyennant un supplément de 1 à 4 euros) correspond donc à une dégradation du service pour les clients "Loisir". Nous avons dénoncé cette pratique qui défavorise le train par rapport à la voiture, dont la souplesse d'usage constitue un atout fort (FNAUT Infos 158).

Or nous avons appris récemment de la SNCF que la tolérance d'une heure existait toujours, mais n'était plus communiquée aux voyageurs de crainte qu'ils n'abusent de cet avantage et fassent perdre des ventes. L'argument est doublement erroné :

- la perte de vente n'est effective que si le train concerné est complet ;

- la réservation obligatoire coûte au client, mais elle rapporte beaucoup à la SNCF car elle lui permet d'obtenir un taux élevé de remplissage du TGV (77% en moyenne, contre 50% pour l'ICE à réservation facultative).

Le ministère des Transports et la FNAUT ont demandé à la SNCF de rétablir une information correcte des voyageurs "Loisir" sur ce sujet.

● Dans le même état d'esprit, le guide auto/train 2008-2009 mentionne, pour la relation Paris-Lyon : "aucune mise à disposition des véhicules à Lyon en dehors des heures assurées". La possibilité de récupérer sa voiture à l'accueil en dehors de ces heures (de 7h à 8h30) n'est plus mentionnée.

Le client doit donc quitter Paris à 5h54 ou 6h24 en espérant que le TGV sera à l'heure, ou voyager la veille et passer une nuit à l'hôtel à Lyon !

Or la SNCF a expliqué à l'Association des Usagers du Transport Auto/Train qu'elle avait maintenu la possibilité de s'adresser à l'accueil, mais qu'elle voulait inciter ses clients à respecter la plage horaire indiquée, le personnel d'accueil pouvant être occupé à d'autres missions en dehors de cette plage, ce qui pouvait entraîner un temps d'attente prolongé (la SNCF a reconnu toutefois que son message pouvait être dissuasif et il a été corrigé).

Les deux observations qui précèdent sont consternantes. Comment ne pas penser que, même si ce n'est pas la volonté explicite de la SNCF, le client est mis au service de l'entreprise ?

Jean Lenoir

Récompenses :

⊕ + 5 points à la ville de Bordeaux : elle a créé, depuis la fin 2007, trois parcours labellisés Tourisme et Handicap, qui permettent aux handicapés moteurs ou auditifs de découvrir le centre-ville historique (8,4 km au total).

⊕ + 5 points à Florence Poulet-Daumas. Seconde femme à remporter le premier prix du concours Lépine, cette conseillère d'entreprises de 47 ans a inventé Easy-metros, un appareil destiné aux aveugles et malvoyants : il suffit de taper le nom des stations de départ et d'arrivée sur le boîtier de l'appareil pour obtenir des informations vocales sur l'itinéraire recommandé et le temps de trajet.

Punition :

⊖ - 2 points à l'Office de tourisme des Sables-d'Olonne : il a convaincu plusieurs hôteliers d'offrir un plein d'essence, dans la limite de 70 euros, aux vacanciers passant au moins quatre nuits dans leur établissement. Rien n'est prévu pour les vacanciers utilisant le train ou la bicyclette.

⊖ - 5 points aux élus PS de la région Limousin qui sont favorables à l'autoroute (un mauvais projet) et à la ligne à grande vitesse Poitiers-Limoges (un projet mal conçu). Apparemment seul à se poser des questions, Alain Marsaud, conseiller général UMP de Limoges, souligne le danger d'une concurrence entre les deux projets.



⊗ Françoise Branget, députée UMP du Doubs : "le grand canal Saône-Rhin est une réelle opportunité de développement économique, capable de générer 24 000 emplois en Franche Comté à l'horizon 2030 ; il respectera la faune et la flore ainsi que la qualité de l'eau".

⊗ Les Chambres de Commerce et des Métiers de Mende : "le passage de la RN88 à 2x2 voies permettra d'augmenter notre zone d'achalandise". Les habitants du Puy et de Rodez viendront-ils faire leurs achats à Mende ? (Source : association Non à la 2ème autoroute).

Trop tard !

Les réponses du PS et du Modem à notre questionnaire sur la politique européenne des transports nous sont parvenues bien trop tard pour que nous puissions en faire état dans notre dernier numéro. Parmi les partis qui n'ont pas répondu, citons l'UMP, le Front National, le Nouveau Centre et le Parti Radical de Jean-Louis Borloo.

● **Brice Lalonde**, ancien ministre de l'Environnement : "à la campagne, la voiture ne doit servir qu'à aller jusqu'à la gare la plus proche".

● **Le prince Charles d'Angleterre** : "la crise bancaire est une préoccupation importante et légitime, mais les effets du changement climatique seront, eux, irréversibles". "Si on organise la ville pour les voitures, elle ne peut pas fonctionner pour les hommes".

● **Anne Le Strat**, adjointe au maire de Paris : "le plan de relance du gouvernement met en œuvre les vieilles recettes d'un modèle de développement dépassé et dont les ressorts ont précipité la crise. Routes et autoroutes sont visiblement les seuls grands horizons qu'on nous propose. Si le sort des ouvriers de l'automobile est une question sociale de premier ordre, ce n'est pas en conservant notre modèle actuel du tout-automobile que nous le résoudrons".



Contrôleur endormi

En septembre 2008, deux avions en attente d'atterrissage ont dû patienter pendant 30 minutes au-dessus de l'aéroport de l'île grecque de Lesbos : le contrôleur aérien de service dormait, le téléphone portable qui lui servait de réveil n'ayant pas fonctionné selon lui.

Amende salée

Pour avoir roulé dans une zone scolaire à 67 km au lieu de 30 maximum, un conducteur finlandais a été condamné à une amende de 20 500 euros, soit 50 jours de travail. Promoteur immobilier, il avait déclaré un revenu de 290 000 euros en 2006. Or, en Finlande, les amendes sont proportionnelles au revenu du contrevenant.

Initiative intelligente

La Direction de la Circulation et de la Sécurité Routières a passé une convention avec la Conférence des présidents d'universités pour lutter contre la mortalité routière des jeunes (3 jeunes de 18 à 24 ans par jour) : les actions de prévention porteront sur l'alcool, les drogues, le manque de sommeil ; la pratique du vélo sera encouragée sur les campus.

Formule 1

Mieux que "développement durable" ! Le Premier ministre François Fillon vient d'inventer une formule qui fera date : "le circuit de formule 1 strictement respectueux de l'environnement".

Trains en retard

Selon la SNCF, 40% des retards sont dus à des raisons internes (défaut d'alimentation électrique, panne de motrice, défaillance humaine) ; 29% à des raisons externes (suicide, accident à un passage à niveau, intempérie, acte de malveillance, intrusion sur le réseau) ; enfin 31% à l'infrastructure (voie ou ouvrage d'art dégradé faute d'entretien, rupture de caténaire, voie saturée).

Situation d'urgence

"Compte tenu de la situation énergétique mondiale, le rail, bien plus économe d'énergie que la voiture, le camion et l'avion, pourrait être amené à suppléer les autres modes de transport et à faire face à une surcharge importante de son exploitation. Or la SNCF approche, en certains secteurs de son activité, de la saturation de ses moyens. Il conviendrait donc de compléter ses équipements, dans des délais aussi réduits que possible, à la faveur d'un programme spécifique d'investissements. Dans cette perspective, les prévisions d'investissements concernant la SNCF devraient faire l'objet d'une révision tenant compte des modifications profondes susceptibles d'intervenir dans les données énergétiques et dont il paraît difficile aujourd'hui d'écarter l'éventualité".

Extrait d'une lettre d'André Ségalat, président de la SNCF, adressée en novembre 1973 à Yves Guéna, ministre des Transports

Des gares TGV à la campagne ?

Divers textes publiés dans FNAUT Infos depuis ... 1992 sur le thème des gares nouvelles TGV implantées à la campagne ou en périphérie urbaine ont été rassemblés en un recueil de 20 pages complété par un exposé de Jean-François Troin sur "le TGV et l'aménagement du territoire". Le recueil peut être commandé au siège de la FNAUT, 5 euros port compris.

Actions en régions

Aquitaine

● Le CRELOC a édité une plaquette originale de 4 pages destinée aux visiteurs de la vallée d'Aspe qui s'interrogent sur la voie ferrée Pau-Canfranc-Saragosse, désaffectée depuis 30 ans entre Oloron et Canfranc. Le projet de réouverture est justifié à partir de données économiques et écologiques. Des comparaisons instructives sont données avec d'autres lignes de montagne, françaises ou suisses.

Lors de la venue récente du président de la SNCF en vallée d'Aspe, le CRELOC lui a rappelé que toutes les études réalisées à ce jour sur le projet de réouverture de la ligne ont démontré sa faisabilité technique et sa rentabilité économique.

Bourgogne

● La FNAUT Bourgogne demande que la mise en service du TGV Rhin-Rhône soit l'occasion d'introduire des relations directes entre les principales villes de Franche Comté (Belfort-Montbéliard, Besançon) et du Val de Saône (Chalon-sur-Saône, Mâcon), susceptibles de concurrencer l'automobile. Elle demande de bonnes relations entre Dijon et Strasbourg, Francfort, Bâle et Zurich, et le maintien de la desserte de Dijon par les relations TGV Paris-Berne.

Colloque : valorisation des étoiles ferroviaires

Le GART, la Fédération Nationale des Agences d'Urbanisme (FNAU) et la FNAUT organisent le mardi 29 septembre 2009 à Paris, un colloque sur les dessertes ferroviaires périurbaines (valorisation des infrastructures existantes, densification autour des gares). La FNAUT présentera les résultats de son enquête sur le sujet. Programme complet et bulletin d'inscription dans notre prochain numéro.

Centre

● L'Association pour le Développement des Transports collectifs en Touraine a demandé au préfet d'Indre-et-Loire l'abandon du projet d'A10 bis et le report des 700 millions d'euros prévus à cet effet sur les transports collectifs : l'analyse des trafics (39000 véhicules par jour au nord de Tours, 74000 au centre et 32000 au sud) montre que la saturation de l'A10 n'est provoquée que par le trafic interne à l'agglomération de Tours. L'ADTT a proposé un ensemble d'améliorations possibles des dessertes sur l'étoile ferroviaire de Tours.

Champagne-Ardenne

● L'APUTCRE de Reims a participé activement à la première réunion de concertation sur la réorganisation du réseau d'autobus rémois complémentaire à la première ligne de

tramway, lors de sa mise en service prévue en avril 2011. Elle intervient également dans le groupe de travail "mobilité" du grand projet d'urbanisme "Reims 2020" impulsé par la municipalité.

L'association a récemment adressé au Conseil régional une synthèse du point de vue des usagers sur le projet de desserte des haltes urbaines Maison Blanche et Franchet d'Esperey.

● L'Association des Châlonnais en Champagne Usagers de la SNCF (ACCUS) réclame un renforcement de l'offre ferroviaire avec Paris aux heures de pointe, la création d'une troisième relation TGV et celle d'une relation TER Paris-Châlons en fin de soirée, ainsi que le renforcement de l'offre TER vers la Lorraine. Elle demande que le TGV Paris-Bar le Duc-Commercy que la SNCF gare à Nancy assure une desserte de Toul.

Franche-Comté

● L'Association des Usagers des Transports de l'agglomération de Besançon (AUTAB) déplore que, malgré les discours sur la démocratie participative, elle n'ait pas été consultée sur les projets d'aménagement des gares de Besançon-Viotte et d'Auxon-TGV ; accès, stationnement, intermodalité.

● L'association pour la promotion des voies ferrées du Jura propose la réouverture de la voie ferrée Lons-Bletterans, qui permettrait une desserte TER de la future gare TGV de Lons, une sortie des TGV vers la ligne du Revermont en cas de difficulté sur la LGV Rhin-Rhône branche sud, et le passage des trains de travaux.

● La FNAUT Franche-Comté a demandé à l'Etat de faire conduire par l'EPFL de Lausanne un audit du projet de branche sud du TGV Rhin-Rhône sur la base du fuseau actuellement retenu, proche de celui de l'auto-route A39, afin de clarifier l'intérêt d'une mixité de la ligne et de préciser les temps de parcours, qui font l'objet d'appréciations divergentes.

À l'occasion du lancement de la construction de la gare nouvelle TGV de Besançon-Auxon, la FNAUT Franche Comté a rappelé son opposition de longue date à ce type de gare ex-urbanisée (refusée à 70% lors d'un référendum local fin 2001). Elle réclame aujourd'hui des liaisons de qualité entre les deux gares,

Midi-Pyrénées

● L'association TARSLY-FNAUT demande que tous les usagers du TER Albi-Toulouse soient soumis au même tarif d'abonnement domicile-travail : actuellement ils paient 200 euros de plus par an s'ils utilisent la gare d'Albi Madeleine (située à 77 km de Toulouse) que s'ils utilisent la gare d'Albi-ville (située à 75 km de Toulouse) car ils ne bénéficient pas de l'aide de l'Etat.

L'association réclame à la SNCF l'auto-risation d'accès des usagers du TER aux trains Téo et TGV quand les trains TER sont supprimés ou en retard de plus de 30 mn, le prolongement quotidien du train de nuit Paris-Rodez jusqu'à Albi, et de meilleures correspondances à Toulouse en week-end (le TER venant de Carmaux-Albi arrive juste au moment où partent les trains pour Nantes et Lyon).

Pays de la Loire

● La FNAUT-Pays de la Loire et l'ANDE proposent la création, à Nantes, d'une deuxième gare pour les trains et tramways près de la station Hôtel de Ville. Elles réclament aussi la création d'un RER nantais par jonction des relations TER Saint Nazaire-Nantes et Nantes-Angers.

● Le collectif transport de Nantes, dont l'ANDE et la FNAUT sont membres, critique la hausse brutale des tarifs urbains (+11% en moyenne pour 2009, particulièrement pénalisantes pour les salariés non aidés par leur employeur) et l'abandon simultané de la ligne 5 de tramway, du prolongement de la 4 (Busway) et de la connexion des lignes 1 et 2.

● L'AUT-Vendée dénonce la décision de la région, prise sans concertation et sans même informer correctement les usagers, de transférer sur route le service ferroviaire TER La-Roche-sur-Yon - Bressuire.

Rhône-Alpes

● Le Collectif Transport Val de Saône réaffirme l'utilité de la réouverture de la ligne Lyon-Trévoux, "une évidence écologique, économique et sociale" qu'il défend depuis des années (un tram-train est préconisé) : "avec l'explosion démographique, la saturation routière est proche ; la ligne absorberait 2500 voitures par jour".

● L'ADTLS demande que le temps de parcours Lyon - Saint-Etienne en TER soit ramené de 48 mn à moins de 40 : selon son président Gabriel Exbrayat, c'est possible en réduisant la détente excessive des horaires et la durée de stationnement des trains dans les gares intermédiaires. 15 000 usagers quotidiens pourraient en bénéficier.

fnaut infos- Bulletin mensuel d'information

Directeur de publication : Jean Sivardière

CPPAP n° 0913 G 88319 - Dépôt légal n°176

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 : Pernetz

☎ : 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

Loi Grenelle 1 : occasion manquée

Il serait stupide d'affirmer sommairement que le Grenelle de l'environnement n'aura servi à rien. Outre que le projet de loi Grenelle 2 encore en discussion contient des dispositions techniques intéressantes, la loi Grenelle 1, loi d'orientation adoptée fin juillet dernier par le Parlement, entérine des décisions très positives concernant les transports collectifs urbains et le réseau ferroviaire.

Cependant une occasion unique a été manquée de définir enfin une politique cohérente et moderne des transports, remettant sérieusement en cause la domination de la route.

Ainsi, l'article 9 de la loi indique que "les projets permettant d'achever les grands itinéraires autoroutiers largement engagés seront menés à bonne fin dans les meilleurs délais et dans le respect de normes environnementales conformes au développement durable".

Comme l'ont rappelé le Réseau Action Climat, la FNAUT, les Amis de la Terre, Greenpeace et le WWF, cette disposition archaïque, introduite par des sénateurs aux idées fossilisées dans le bitume, va à l'encontre des engagements du Grenelle, qui n'envisage la réalisation d'autoroutes nouvelles que comme un ultime recours. Elle est totalement contradictoire avec la procédure en cours d'évaluation de tous les projets en vue d'établir un Schéma National des Infrastructures de Transports (SNIT).

Quant à l'éco-taxe poids lourds, confirmée pour 2011, elle ne devrait pas avoir l'impact escompté en termes de transfert de trafic de la route vers le rail et la voie d'eau. En effet de nombreuses dispositions affaiblissent sa portée : mesures d'accompagnement à destination des transporteurs, définition du réseau routier taxable et surtout aménagement de l'assiette de la taxe en fonction de l'éloignement des territoires de l'espace européen.

On voit mal, dans ces conditions, comment les conséquences d'un nouveau choc pétrolier pourront être limitées et comment l'objectif inscrit dans la loi - réduire de 20% d'ici 2020 les rejets de gaz à effet de serre du secteur transports - pourra être atteint. Les experts du GIEC soulignent pourtant que nous n'avons que quelques années pour enrayer l'évolution climatique.

Jean Sivardière

TGV et aménagement du territoire : avion sur rails ou train rapide ?

Sans l'invention du TGV, le rail serait sans doute aujourd'hui dans une situation très difficile en France. Mais quel rôle a-t-il joué dans l'aménagement du territoire ? A partir d'une synthèse de Jean-François Troin décrivant ses impacts positifs et négatifs, la FNAUT a recherché toutes les possibilités de valoriser le réseau existant en connectant mieux les lignes à grande vitesse existantes et le réseau ferré classique, et en améliorant les correspondances entre TGV et transports de proximité. L'extension du réseau TGV doit permettre au rail de concurrencer efficacement l'avion et la voiture, mais aussi favoriser la fiabilité et la croissance des trafics fret et TER : c'est le trafic ferroviaire global qui doit être maximisé.



Photo : Marc Debrincat

Le TGV a été mis en service en 1981 et 1983 sur l'axe Paris-Sud-est. Nous disposons donc d'un recul de plus de 25 ans pour apprécier ce que ce nouveau mode ferroviaire et ses infrastructures (LGV et gares spécifiques) ont apporté à l'aménagement du territoire.

Les LGV sont toutes raccordées au réseau classique, d'où une interpénétration remarquable qui permet de prolonger "l'effet TGV" bien au delà des LGV et demeure l'atout majeur du TGV, souvent vanté par la SNCF qui publie une carte des "dessertes TGV" fort étendue.

Mais l'apparition de gares « exurbaines » (FNAUT Infos n°167) a eu un effet négatif. Ces nouveaux pôles ferroviaires, tout en attirant un trafic notable, ont créé des ruptures de charge par leur accessibilité le plus souvent purement routière, et un nouveau maillage de plus en plus indépendant du réseau de base est apparu.

Entre l'interpénétration des voies ferrées et la déconnexion des réseaux ancien

et nouveau via les gares exurbaines, la contribution du TGV à l'aménagement du territoire est donc loin d'être simple et homogène.

Un effet sélectif

Le TGV est un simple outil et non un agent d'aménagement. Il contribue à la mise en valeur des territoires, mais ne la déclenche pas automatiquement. Tout dépend de la façon dont l'outil TGV est utilisé, des volontés politiques, des mesures d'accompagnement décidées en amont, du réalisme et de la vigueur de l'anticipation effectuée.

Le TGV favorise avant tout les villes-terminus, voire quelques villes intermédiaires si elles offrent une population suffisante et des opportunités de développement (Poitiers et le Futuroscope, Avignon et son festival). Il tend à renforcer l'attractivité des zones urbaines peuplées, actives et déjà bien desservies.

Les villes moyennes situées dans les interstices n'en retirent généralement pas de grands avantages et sont même défavorisées par des dessertes moins fréquentes, ou avec changement de trains, que celles des grosses agglomérations. Il y manque aussi trop souvent de bonnes connexions avec les transports régionaux, et il existe trop peu de TGV de cabotage, plus lents certes mais assurant une plus profonde pénétration de l'espace régional.

Miroir aux alouettes

Les gares de rase campagne, qui s'affranchissent des contraintes urbaines et permettent de gagner du temps (un arrêt en gare centrale impose des ralentissements et donc un allongement du temps de parcours pour les destinations les plus lointaines), ont été justifiées par une meilleure accessibilité grâce à des travaux routiers neufs et des disponibilités en parkings, et par la desserte d'un plus vaste hinterland. On les a qualifiées de "gares d'interconnexion" pour l'ensemble du territoire national, faisant miroiter la multiplicité des destinations.

On a aussi rêvé de voir s'y adjoindre des zones d'activités, voire des résidences. Mais ces gares (Haute Picardie, ...) n'ont pas répondu aux attentes de développement économique, même si le nombre de voyageurs a bondi.

Sorte d'aéroport aux marges de la ville ou en rase campagne, la gare exurbanisée, refusée par nos voisins allemands ou italiens mais adoptée par les Espagnols, n'était en rien une fatalité, mais on s'est trouvé confronté à un rare entêtement en France pour l'imposer. Elle est mue par la recherche d'une prouesse technologique et architecturale, mais elle ne tient pas compte des usagers non motorisés et ne produit aucune « urbanité ».

Des déséquilibres géographiques

L'examen d'une carte des lignes et gares nouvelles TGV fait immédiatement ressortir la dissymétrie entre l'est et l'ouest de l'hexagone. Certes plus peuplée, dotée des seconde et troisième agglomérations françaises, la grande moitié est du pays pouvait paraître prioritaire pour la mise en place du TGV, d'autant plus que les menaces de saturations du réseau classique y étaient plus évidentes.

Mais, en l'équipant du TGV sous forme de grands axes à vocation parfois internationale (de Paris vers Londres, Bruxelles, Genève, Francfort), on a encore renforcé son poids territorial. La moitié est de l'hexagone est en effet largement dotée en autoroutes, voies fluviales, oléoducs, aéroports internationaux. Le TGV Est

venu ajouter une infrastructure à gros débit à cette palette d'équipements déjà bien étoffée.

Autre observation, qui repose surtout sur l'intensité des dessertes : le système radial de mobilité de et vers Paris a encore été privilégié. C'est une « étoile de Legrand » de la grande vitesse qui a été mise en place. Même si l'on tient compte des relations province-province permises par la rocade francilienne, et de la prochaine entrée en service du TGV Rhin-Rhône, les flux, trafics et fréquences sont très largement en faveur de la capitale. Bien sûr, chacun sait qu'il existe un centralisme structurel dans notre pays, que les "métropoles d'équilibre" n'ont jamais pu contrebalancer le poids parisien, et que les décentralisations n'ont eu que des effets économiques limités. Il n'empêche que le TGV a largement stimulé les échanges avec le pôle parisien tant en volume qu'en durée de voyage. Il a accru le phénomène des navetteurs à 1 ou 2 heures de Paris, facilité la mobilité d'affaires entre centre parisien et satellites provinciaux, rendu plus aisés et sans doute plus fréquents les déplacements de loisirs notamment lors des week-ends.

TGV contre transversales

La France dispose de quelques grandes transversales ferroviaires qui relient des villes importantes hors Paris. Or leur desserte a été peu à peu dégradée en arguant du fait que des relations par TGV pouvaient les remplacer dans de meilleures conditions de temps et de confort. En même temps, on observe un réel abandon des trains de nuit, qui permettaient sur des lignes à tracé et profil difficiles de ne pas gaspiller une journée entière entre Nantes et les Alpes ou entre Bordeaux et Lyon.

Outre le surcoût pour l'utilisateur qui doit emprunter un itinéraire plus long, cette stratégie de réduction de l'offre a limité fortement la desserte des villes intermédiaires, comme on le constate sur Lyon-Nantes (un seul Corail Intercités, limité au parcours Tours-Nantes). Or les relations de cabotage sont importantes sur cet axe et ne peuvent évidemment être assurées par des TGV transitant par Massy. Les villes d'Angers, Vierzon, Bourges, Nevers, Moulins, Roanne sont ainsi lésées, ce qui a conduit les régions à créer des TER moyenne distance : un remède partiel, du fait du tronçonnement de la relation.

Modernisées, connectées aux radiales TGV, certaines transversales, parentes pauvres du réseau ferré, pourraient jouer un rôle de redistribution des trafics et d'alimentation non négligeable des axes TGV tout en irriguant les bassins de vie traversés. Malheureusement ce n'est pas à l'ordre du jour de la SNCF.

Il ne faut pas oublier les effets positifs du TGV, qui ont certainement permis au rail de ne pas sombrer dans le déclin et de regagner des parts de marché face à l'aviation, ce qui est favorable à l'environnement. L'abandon récent des vols Paris-Avignon le confirme.

De la mobilité pour tous

Le TGV n'est pas uniquement un "avion sur rails" pour hommes d'affaires. Il facilite tous les déplacements (travail, affaires, famille, études, loisirs et même achats). Ceux des cadres sont largement favorisés (rapidité, moindre coût que l'aviation), tout spécialement dans les groupes à localisations multiples. Aux PME et PMI, le TGV offre de bonnes possibilités de contact avec la clientèle et les fournisseurs. Mais des clientèles moins professionnelles sont apparues : retraités, étudiants et stagiaires à la recherche d'un emploi, déplacements familiaux de week-end, voyages scolaires, groupes se rendant à des matches sportifs ou à Disneyland. Si le coût des voyages n'était pas souvent dissuasif, on pourrait estimer que le TGV est un chemin de fer pour tous.

Un TGV parfois intercités

Il est intéressant de noter que le trafic s'est intensifié sur quelques axes reliant des métropoles autres que Paris. Un bon exemple est celui de Lyon-Marseille, un tronçon fortement concurrencé par une autoroute à gros débit (sur laquelle on notait en 2002 environ 3000 voyageurs par jour se déplaçant entre les deux villes). Grâce à une desserte dense (16 AR Lyon-Marseille dont 13 desservant Aix et 9 Avignon), le trafic ferroviaire est passé de 300 000 voyageurs avant le TGV (2001) à 750 000 en 2003, preuve du rôle essentiel que jouent les fréquences sur le captage de nouveaux clients.

Ceci milite donc clairement pour l'adoption du TER-GV et pour le développement de relations internationales entre grandes villes sur LGV ou lignes améliorées, créant des liaisons de centre-ville à centre-ville sans passer par Paris. Ces liaisons seraient incomparablement plus confortables et évidemment gagnantes sur le plan écologique par rapport aux trajets aériens ou autoroutiers, même si la durée des trajets est un peu allongée. On pense à des Marseille-Genève, Lyon-Bruxelles, Strasbourg-Londres. Elles supposent d'affronter directement les compagnies aériennes "low cost", mais l'absence de ruptures de charge pourrait être un avantage à valoriser, tout comme le geste pour l'environnement, devenu aujourd'hui argument publicitaire.

Valoriser le réseau TGV existant

TGV et quartiers-gares

Le développement de quartiers d'affaires autour des gares de grandes villes, avec implantation d'un immobilier de bureaux et de surfaces commerciales, ne s'est pas produit partout. Mais il est bien plus réel que la croissance de zones d'activités autour des gares de plein champ. Pour qu'il se produise, il y avait plusieurs conditions à remplir : une forte demande antérieure à l'arrivée du TGV, une insertion au plus près de la gare, une opportunité de recentrage sur le quartier-gare d'organismes de direction, d'agences, de services dispersés antérieurement parfois sur tout un département, un accompagnement fort des collectivités locales, une amélioration substantielle de la desserte par transport collectif (métro, tramway).

Ceci a été réussi au Mans (ensemble Novaxis, puis remodelage total du quartier gare) et à Lille (Euralille), c'est-à-dire dans des agglomérations de tailles pourtant très différentes. C'est le projet que caresse Bordeaux avec Euratlantique. Il s'agit d'un effet indirect du TGV sur l'aménagement intra-urbain, d'une utilisation opportune de son image couplée à une volonté locale de recentrage et de densification urbaine. On est à l'opposé de la dilution de la ville véhiculée par les grandes surfaces commerciales périphériques, les zones d'activités industrielles ou tertiaires et les gares bis à la campagne.

Tourisme culturel

Les effets du TGV sur le tourisme, notamment de groupes, ont été reconnus en des régions fort différentes : PACA, Bourgogne, Rhône-Alpes. Au Mans une nette progression du tourisme d'affaires a été enregistrée ; à Nantes une hausse de la fréquentation hôtelière en centre-ville avec comme corollaire une diminution relative des hébergements en périphérie a été relevée.

Le TGV s'avère être un adjuvant quasi indispensable au tourisme d'affaires et culturel. Il véhicule des foules de participants vers les palais des congrès provinciaux lors de la tenue de colloques ou séminaires. Il assure une bonne fréquentation aux festivals ou expositions annuels (Avignon, Nantes, Angoulême). Il renforce la position de certaines villes lancées dans de grands équipements culturels : Centre Beaubourg à Metz, centre de congrès à Nancy, Louvre bis à Lens. Là aussi, l'opportunité de son arrivée a été saisie pour dynamiser des projets liés à la culture, pour prendre rang au niveau national et pour se garantir une bonne accessibilité, tout en espérant une forte fréquentation de ces nouveaux lieux d'attraction.

Jean-François Troin

Il est possible de valoriser le réseau existant des lignes à grande vitesse par un ensemble d'investissements assez peu coûteux, et de mieux l'exploiter pour en faire un bon outil d'aménagement du territoire et échapper à la logique actuelle de juxtaposition d'un réseau TGV très performant et d'un réseau classique en perte de vitesse.

Intermodalité

Trop souvent en France, les chemineurs entre les trains et les transports urbains ou départementaux sont longs, peu lisibles, inconfortables, mal conçus.

Il est possible d'améliorer sensiblement les correspondances entre TGV et TER dans les gares centrales, où les délais d'attente sont souvent trop longs pour la poursuite d'un voyage sur ligne régionale, et l'intermodalité entre TGV et transports urbains ou départementaux en rapprochant au maximum les arrêts des autobus, autocars et tramways des quais où stationnent les TGV (voir le tramway rémois à Bezançon, qui risque de rester à distance de la gare TGV, alors que le futur tramway de Tours entrera presque en gare).

On peut aussi utiliser davantage les rames TGV pour le transport de messageries, de petits colis, de produits périssables pouvant être rapidement transbordés en gare et livrés en ville, ce qui permettrait de remplacer des flottilles de camionnettes polluantes effectuant de longs parcours et de limiter les encombrements aux entrées de ville.

Des erreurs à corriger, des lacunes à combler

La première chose à faire en matière d'investissement ferroviaire est de développer les connexions entre réseau TGV et réseau classique, comme il en existe de façon presque exceptionnelle aux gares de Reims-TGV et Valence-TGV. De courts raccordements peuvent ainsi être aménagés à TGV-Haute Picardie vers Amiens, à Avignon-TGV vers Avignon Ville, à Aix-en-Provence-TGV vers Aix-Ville et vers Marignane.

La gare TGV de Vandières, dont l'enquête publique est actuellement bloquée de manière incompréhensible, doit être construite rapidement sur la LGV Est car elle serait accessible par TER depuis toutes les gares de la Lorraine.

La ligne Massy-Valenton doit être modernisée entièrement pour faciliter la circulation des TGV reliant Lille, Strasbourg ou Lyon à la façade atlantique, en attendant la construction du barreau sud francilien qui desservira Orly (FNAUT Infos n°162).

Il arrive de temps à autre que des TGV soient bloqués sur la LGV Paris-Lyon par un incident technique. Or les possibilités de détournement du trafic sont très limitées

car il n'existe qu'une entrée sur la LGV à Saint-Florentin, une sortie à Passigny et une entrée/sortie à Mâcon. Le raccordement entre LGV et ligne PLM doit être complété au moins par une sortie à Saint-Florentin. De même un raccordement entre la LGV Méditerranée et la ligne PLM est souhaitable à hauteur d'Orgon (13).

TGV de cabotage et TERGV

En fin de parcours radial, certains TGV pourraient fort bien faire du cabotage afin de desservir directement de petites agglomérations, par exemple Voiron (92 000 habitants dans la communauté de communes) entre Lyon et Grenoble, sans pénaliser de manière excessive la clientèle de bout en bout.

Il faut lancer des TER-GV afin de faire profiter les dessertes régionales des meilleurs temps de parcours, en s'appuyant sur les réussites du Nord-Pas-de-Calais, les exemples anglais dans le Kent ou le système espagnol. On pourrait ainsi compenser ce que les gares de campagne font perdre en centralité par des liaisons régionales rapides utilisant au mieux les gares-centres et articulant véritablement la grande vitesse et la desserte régionale.

Relations transversales

Alors que la SNCF s'en sert pour assécher des lignes transversales (Nantes-Lyon, la ligne des Cévennes), le TGV peut être utilisé au contraire pour les soutenir ou les revitaliser.

Le projet de Voie Ferrée Centre Europe Atlantique doit être accéléré selon le vœu des régions Bourgogne et Centre (FNAUT Infos n°153) : la modernisation de la ligne Nevers-Montchanin-Chagny permettra de créer des TGV Nantes-Lyon empruntant la LGV Paris-Lyon au sud du Creusot, et de décharger les tronçons nord des LGV Paris-Lyon et Atlantique.

Un raccordement entre la ligne Grenoble-Valence et la LGV Méditerranée ou l'amélioration du raccordement de Lapalud (sud de Montélimar) permettrait de créer des TGV entre les villes du sillon alpin et Marseille ou Montpellier.

Les TGV Metz-Lyon pourraient utiliser la LGV Paris-Lyon entre Mâcon et Lyon et gagner ainsi 10 mn.

Des erreurs à éviter

Il faut abandonner les projets coûteux et dangereux, poussés par des élus locaux manquant de réalisme, de gares nouvelles exurbanisées sur les LGV existantes, à Arrou-Cortalain sur la LGV Atlantique et à Allan sur la LGV Méditerranée (FNAUT Infos n°167).

La ligne nouvelle Languedoc-Roussillon

La région Languedoc-Roussillon présente les caractéristiques suivantes :

- un chapelet de villes moyennes assez rapprochées, de Nîmes à Perpignan, Montpellier étant la seule grande agglomération de la région ;

- des flux routiers, locaux, régionaux et de transit, de voyageurs et, plus encore, de fret dont les nuisances sont insupportables et qui saturent le réseau routier et autoroutier ;

- une ligne ferroviaire littorale elle aussi saturée, et dangereusement fragilisée faute d'itinéraire alternatif ;

- un environnement de qualité mais dégradé par un fort étalement urbain.

Une LGV traversant la région doit donc répondre aux objectifs suivants :

- apporter de la robustesse à l'exploitation ferroviaire ;

- maximiser les possibilités d'un report massif du trafic routier sur le rail, voyageurs et fret, local et de transit ;

- économiser l'espace, préserver l'environnement et l'économie locale (viticulture, tourisme).

Quatre scénarios ont été présentés par RFF lors du récent débat public.

- Une LGV dédiée au trafic TGV, avec une vitesse maximale de 320 km/h (ce qui impose un tracé très rectiligne), comportant 5 gares nouvelles à Nîmes, Montpellier, Béziers-Est, Narbonne-Ouest et Perpignan-Nord ou Ouest. Au moins 70% des TGV desserviraient les gares nouvelles. Ce scénario limite la capacité de développement du fret et du TER entre Nîmes et Narbonne à 10 trains par jour. Coût actualisé : 4,2 milliards d'euros dont 0,6 pour les gares.

- Une LGV mixte, adaptée à la vitesse de 220 km/h pour les TGV et 120 km/h pour le fret (ce qui impose de faibles pentes mais facilite le contournement des zones sensibles), avec une seule gare nouvelle à Montpellier. 30% des trains de fret éviteraient les gares existantes, les TGV desserviraient les gares existantes sauf Montpellier. La LGV et la ligne classique seraient exploitées en "doublet", la capacité globale disponible augmente alors de 70 à 80 trains fret et TER par jour. Coût : 4,4 milliards dont 0,15 pour la gare.

- Une LGV mixte, 300 km/h pour les TGV et 120 km/h pour le fret (ce qui impose 90 km de sections à 3 ou 4 voies), avec 4 gares nouvelles (Nîmes, Montpellier, entre Béziers et Narbonne, Perpignan). La capacité fret et TER augmente de 50 trains par jour. Coût : 5,9 milliards dont 0,5 pour les gares.

Les gains de temps pour les TGV directs entre Nîmes et Perpignan vont de 35 à 45 minutes par rapport à la situation actuelle.

- Un doublement partiel de la ligne littorale (160 km/h), avec deux gares nouvelles proches de Nîmes et Montpellier. Coût : 2,4 milliards, aucun gain de temps ou de capacité fret et TER.

Soutenue par la FNAUT nationale, la FNAUT-Languedoc-Roussillon a publié un cahier d'acteur dans lequel elle recommande l'adoption du scénario 2 (le plus respectueux de l'environnement), accompagné de méthodes d'exploitation plus volontaristes permettant d'accentuer les bénéfices attendus pour les voyageurs, les habitants et l'économie régionale. Ce scénario est cohérent avec la mixité des tronçons encadrants : le contournement de Nîmes et Montpellier, et la LGV internationale Perpignan-Figueras.

Comme l'explique la SNCF, 20% seulement du trafic voyageurs est un trafic de transit à longue distance dont les perspectives de croissance sont ici limitées ; le poids du trafic avec Paris tend à diminuer et plus de 40% du trafic est du type province-province. Dans ces conditions, il n'est pas justifié de maximiser à tout prix la vitesse du TGV, surtout pour un gain de temps limité (10 mn).

D'autre part, 10 000 camions franchissent chaque jour la frontière franco-espagnole au Perthuis ; selon RFF, le trafic routier de fret en transit à travers le Languedoc passera de 154 millions de tonnes (MT) en 2004 à 199 MT en 2020, et le trafic ferroviaire de fret de 10 MT à 19 MT. On voit à quel point il est important de prioriser le fret ferroviaire et d'être ambitieux en matière de transfert modal : l'objectif doit être de réduire le trafic routier et pas seulement de ralentir sa croissance.

Enfin le TER est peu utilisé en Languedoc-Roussillon (2,5 voyages par an et par habitant contre 13 en Alsace) et son taux de régularité est très médiocre, il a été seulement de 81% en 2008.

La FNAUT propose donc de privilégier une desserte TGV fine de la région par les gares existantes.

Quant aux trains de fret, actuels et futurs, ils transitent tous par la LGV, ce qui désengorgerait les gares existantes et réduirait les nuisances urbaines. Des raccordements supplémentaires entre la LGV et la ligne littorale existante apporteraient plus de souplesse à l'exploitation du réseau en permettant le détournement inopiné des trains de toutes natures.

En définitive, le scénario proposé par la FNAUT-LR maximise la capacité disponible pour le fret et le TER et garantit leur fiabilité, il assure le mieux la croissance globale du trafic ferroviaire.

La LGV PACA

La FNAUT-PACA et la FNAUT ont défendu le tracé dit des Métropoles du Sud (MDS), avec passage par les centres-villes de Marseille et Toulon, finalement retenu par le gouvernement.

Un tracé nord plus direct vers Nice, se détachant de la LGV Méditerranée à la gare de l'Arbois, au nord de Marseille, aurait évidemment autorisé des relations Paris-Nice plus rapides (le gain de temps étant de l'ordre de 15 mn), donc une concurrence plus efficace exercée sur l'avion. Cependant cet avantage ne nous a pas semblé décisif :

- il n'aurait concerné que les TGV Paris-Côte d'Azur (soit environ un tiers seulement du trafic futur), les TGV reliant Nice à d'autres destinations que Paris devant nécessairement passer par Toulon et Marseille pour que leur remplissage soit assuré ; malgré la création possible de quelques relations TGV directes Marseille-Côte d'Azur, le tracé nord aurait donc été peu utilisé ;

- cet avantage dans la concurrence avion-TGV se serait atténué à l'avenir (vitesse plus élevée du TGV, taxation écologique de l'avion) ;

- le tracé nord n'aurait rien apporté à la desserte de Toulon et Hyères.

A l'inverse, le tracé MDS captera une clientèle nettement plus importante que le tracé nord car il permettra :

- d'offrir des relations Paris-Marseille plus fréquentes et plus souvent directes, et d'accélérer les TGV Paris-Toulon et ceux n'ayant pas Paris comme origine ou destination ;

- de créer des relations TGV intercity rapides et fréquentes Avignon-Marseille-Toulon-Cannes-Nice et donc concurrencer efficacement la voiture ;

- de mettre en place des relations Bordeaux ou Côte basque-Côte d'Azur et Barcelone-Gênes desservant Marseille et Toulon sans rebroussement.

Le surcoût du tracé sud (s'il est confirmé, car il est contesté) doit être apprécié en tenant compte des deux points suivants :

- le tracé sud déchargera la ligne littorale Marseille-Toulon et la gare de Marseille au bénéfice du TER ; si le tracé nord avait été adopté, des travaux importants auraient été indispensables sur cette ligne pour adapter sa capacité à la croissance prévue du trafic TER et éviter sa saturation ;

- les recettes prévisibles seront plus importantes qu'avec le tracé nord.

Le TGV est polyvalent, il n'est pas seulement un « avion au sol », mais aussi un train rapide intercity : le tracé sud est le plus efficace, qu'il s'agisse du service rendu à l'ensemble des voyageurs ou de son impact énergétique.

La FNAUT approuve le premier programme de LGV acté par la loi Grenelle 1, à condition que sa réalisation ne se fasse pas au détriment de la régénération du réseau classique.

● Seule exception : le barreau Poitiers-Limoges imaginé en période électorale par une conseillère générale de Corrèze. Ce projet stupide est bien plus coûteux (deux milliards d'euros pour 100 km) qu'un aménagement poussé de la ligne classique Paris-Limoges ; il appauvrirait la desserte de la région Centre, mènerait à une surcharge de la LGV Atlantique et de la gare Paris-Montparnasse, et concurrencerait le projet de doublement de Paris-Lyon par Bourges (FNAUT Infos n°152).

● La FNAUT s'inquiète par ailleurs des nombreux projets de gares nouvelles exurbanisées qui accompagnent les projets, poussés par des chambres de commerce et des élus locaux. Exemple typique de naïveté, cette déclaration de Philippe Simon, président de la CCI des Landes : "il faut deux gares dans le département, l'une à Mont-de-Marsan, l'autre à Dax, c'est une priorité. A Dax, il faut une zone vierge autour de la gare, pour y créer des activités économiques".

A noter qu'à Poitiers, l'ancien maire PS Jacques Santrot et son successeur Alain Claeys, plus clairvoyants, ont toujours combattu le projet d'une gare ex-urbanisée à Biard, près de l'aéroport. Avec bon sens, ils ont au contraire engagé d'importants efforts financiers pour revaloriser le quartier de la gare centrale existante.

● La vitesse maximale (au moins 320 km/h) est-elle indispensable ? Cela dépend des axes. Certes elle permet au TGV de bien concurrencer l'avion, elle est nécessaire pour la LGV Tours-Bordeaux, tronçon commun qui doit se poursuivre vers Toulouse et l'Espagne. Cependant, sur un axe déjà en grande partie équipé (Paris-Nice, Paris-Perpignan), la vitesse maximale sur les tronçons à construire (outre qu'elle exige des rayons de courbure élevés, implique donc de sérieuses difficultés d'insertion et pousse à la réalisation de gares nouvelles) n'offre que des gains de temps modestes, si on les compare au temps de trajet de bout en bout.

D'autre part sur les longues relations province-province telles que Lille-Nice, le trafic de bout en bout restera modeste. Enfin l'avion sera sans doute moins attractif à l'avenir car son prix augmentera suite à la hausse du prix du pétrole et à l'introduction d'une redevance carbone, ce qui réduit l'intérêt d'une vitesse TGV maximale.

Le seul chantier de LGV en cours est la première phase de la branche Est du TGV Rhin-Rhône (Strasbourg-Lyon en 3h15 au lieu de 4h38). La liste des projets retenus dans la loi Grenelle 1 est impressionnante : 2 000 km en première phase, 2 500 km en deuxième phase. Les projets prioritaires pour l'Etat sont :

- la 2ème phase de la LGV Est (Paris-Strasbourg en 1h50 au lieu de 2h20) ;
- la rocade de Nîmes-Montpellier ;
- la LGV Tours-Bordeaux (Paris-Bordeaux en 2h10 au lieu de 3h) ;
- la LGV Bretagne-Pays de la Loire (Paris-Rennes en 1h27 au lieu de 2h03).

Les projets suivants sont encore en phase d'étude :

- la 2ème phase de la branche Est de la LGV Rhin-Rhône (Strasbourg-Lyon en 2h50) ; la branche Sud (Strasbourg-Lyon en 2h20) et la branche Ouest ;
- les accès au tunnel du Lyon-Turin ;
- la LGV PACA ;
- le projet Languedoc-Roussillon ;
- le barreau Bordeaux-Toulouse ;
- le barreau Bordeaux-Hendaye ;
- le barreau Poitiers-Limoges ;
- l'interconnexion francilienne Sud.

La loi Grenelle 1 évoque aussi un programme ultérieur de 2 500 km de LGV, comprenant en particulier une LGV Paris-Clermont-Lyon doublant la LGV Paris-Lyon, une LGV Paris-Amiens-Calais doublant la LGV Nord, un barreau Bordeaux-Narbonne, et un mystérieux "barreau Est-Ouest". Le projet Paris-Normandie réapparaît.

Un financement difficile

En décembre 2008, Nicolas Sarkozy affirmait : "nous construirons 4 LGV en même temps entre 2010 et 2014". Mais, neuf mois plus tard, aucun projet n'est encore définitivement financé car dans tous les cas, les collectivités territoriales rechignent à s'engager financièrement.

On peut alors se demander si la date de 2020 citée dans la loi Grenelle 1 pour l'engagement des 2 000 premiers km de LGV n'est pas totalement irréaliste, même si l'Etat a décidé d'y consacrer 16 milliards d'euros, et regretter qu'un ordre de priorité n'ait pas été défini.

Dominique Bussereau, malgré ses efforts, n'arrive pas à boucler le financement d'un projet aussi peu contestable que la LGV Tours-Bordeaux (300 km), en raison des réticences et des exigences des collectivités territoriales concernées (il manque 222 millions d'euros sur un total de 7,2 milliards). La deuxième phase de la LGV Est (103 km), estimée à 2,1 milliards d'euros, est elle aussi bloquée car la région Champagne-Ardenne refuse de verser la contribution

de 29 millions qui lui est réclamée par l'Etat si elle n'obtient pas l'électrification de Paris-Troyes. Quant à la LGV PACA, elle est aujourd'hui estimée à 15 milliards d'euros, aménagement du réseau existant compris, et RFF n'envisage pas sa mise en service avant 2023.

De fait, toutes les sources de financement des LGV sont incertaines :

- RFF est écrasé par sa dette ;
- les PPP (Partenariats Public Privé) n'ont pas le succès espéré ;
- les caisses de l'Etat sont vides, le plan de relance a fait exploser la dette publique (77% du PIB à ce jour), et une hausse des impôts n'est pas envisagée ;
- la crise économique affecte les recettes fiscales de l'Etat et des collectivités territoriales ;

- l'écoredevance Eurovignette, édulcorée par les parlementaires (voir éditorial), n'est pas prévue avant 2011 et rapportera peu tant que les coûts externes ne seront pas vraiment internalisés ;

- les collectivités territoriales ont des ressources limitées, les dépenses sociales des départements augmentent (vieillesse de la population, chômage), le TER est la priorité des régions en matière ferroviaire, le transport urbain est celle des agglomérations ;

- l'Etat va être très sollicité par les énormes investissements de transport nécessaires en Ile-de-France ;

- de lourds investissements sont nécessaires pour la régénération du réseau classique et pour le fret (Lyon-Turin, CFAL, accès aux ports), ils concurrenceront eux aussi les LGV ;

- un report des crédits de la route sur le rail est souhaitable, mais il se heurte à de nombreux obstacles (atavisme routier de bien des décideurs politiques, maintien d'un trafic routier intense poussant à renforcer le réseau routier).

Aux difficultés financières s'ajoutent l'opposition des futurs riverains (PACA, Aquitaine, Vienne, Sarthe). On a même vu récemment le secrétaire d'Etat aux Transports cosigner la lettre d'une ministre élue dans le Pays basque qui donne un triste exemple d'une attitude électoraliste et "NIMBY" trop répandue et qui bloque bien d'autres projets (voir Permis à points page 7).

Le lancement du programme supplémentaire de 2500 km de LGV est donc une perspective très lointaine, qui sera peut-être remise en question, le contexte économique et écologique pouvant par ailleurs faire évoluer les besoins de mobilité de manière imprévisible d'ici 2030. Les usagers des transports ont sans doute intérêt aujourd'hui à pousser en priorité des investissements plus modestes mais néanmoins efficaces sur le réseau ferré classique.

Des infrastructures !

L'objectif de fond des élus n'est pas de sauvegarder la planète mais de doter leur région d'un maximum d'infrastructures, synonyme à leurs yeux d'implantations d'entreprises nouvelles, donc d'emplois et de succès auprès de leurs électeurs. Ils utilisent les arguments qui les arrangent pour y arriver : argument écologique pour les transports publics, arguments sociaux et économiques pour les routes. Cette attitude "attrape tout" ne repose sur aucune vision de la politique des transports : la notion de concurrence entre routes et transports publics n'a pas de sens pour eux.

Michel Zonca, FNAUT Lorraine

En Lorraine, les élus veulent à la fois l'électrification de la ligne Epinal-Belfort, l'autoroute A32 et même le canal Saône-Moselle. Il y a vingt ans, ils voulaient tous l'A31, l'aéroport régional, le TGV-Est : l'état d'esprit n'a pas changé.

Il serait temps qu'au-delà de leurs discours lassants sur le développement durable, ils démontrent le lien qui existe selon eux entre nouvelles infrastructures et création d'emplois. Ils n'ont pas compris que le réseau routier est déjà très dense, que le renforcer n'a plus de sens car le trafic routier n'a pas de perspective de croissance à long terme, et qu'il faut aujourd'hui concentrer l'effort financier sur le réseau ferré.

Claude Pierre dit Barrois, FNAUT Lorraine

Banques et collectivités

FNAUT Infos n°172 émet l'hypothèse que les collectivités locales, sous l'effet d'une diminution de leurs recettes fiscales et de la frilosité d'un secteur bancaire fragilisé par la crise, pourraient cesser de financer des projets anachroniques.

Certes la diminution des droits de mutation et de la taxe professionnelle va réduire les recettes des collectivités, peut-être de 10

à 15 milliards d'euros sur un budget annuel d'équipement de 50 milliards. Mais ces collectivités ont de fortes chances de trouver la différence auprès des banques françaises qui ne sont pas toutes fragilisées et qui sont, dans l'ensemble, dans une situation saine et maintiennent leurs perspectives d'embauche. Toutefois les banques vont souffrir de la baisse d'activité de l'immobilier, de l'industrie et du commerce : elles vont donc, vis-à-vis de collectivités qui sont des emprunteurs sûrs, se montrer offrandes, et à des taux cassés si elles se concurrencent dans cette offre.

Il ne faut donc pas trop compter sur les données financières pour décourager les collectivités d'investir dans des équipements nocifs pour l'environnement.

Bernard Courtois, AUTAUT

Paris-Bordeaux

Si l'ancienne ligne Paris-Bordeaux par Niort et Saintes, stupidement morcelée par des décideurs sans vision d'avenir, avait été préservée et modernisée, elle aurait permis de résorber les incidents qui ont lieu sur l'unique ligne actuelle, comme cette collision survenue le 20 mai entre deux trains de fret, qui a obligé 30 000 voyageurs à retarder ou reporter leur déplacement.

Roland Leniar, FNAUT Orléans

Alors que toute la presse s'est jetée dans le débat sur la sécurité offerte par les trains de fret privés, et que la SNCF est loin d'être exempte de reproches dans ce domaine, il faut poser la vraie question relative à la collision du 20 mai. L'accident s'est produit peu après minuit. Pourquoi la SNCF n'a-t-elle pas pris immédiatement des dispositions pour dévier le trafic via La Rochelle puis en diesel sur Bordeaux via Saintes ? ou pour acheminer via Limoges les TGV partant de Toulouse ? Manque de personnel ? de locos diesel ? d'initiative ?

Frédéric Laugier, FNAUT PACA

Les tarifs du TGV et de l'ICE

Selon la SNCF, les tarifs moyens du TGV sont d'environ 25% inférieurs à ceux de l'ICE allemand et cette différence est due au "yield management" (voir FNAUT Infos n°170), qui lui permet de mieux remplir ses trains que la Deutsche Bahn. La FNAUT a suggéré une autre explication (FNAUT Infos n°174) : la différence de niveau des péages ferroviaires en France et en Allemagne.

Or la publication de RFF sur laquelle nous nous basions comportait un "malentendu de rédaction", comme RFF nous l'a fait savoir par la suite, ce qui invalide notre suggestion. De fait la comparaison entre les péages français et allemands est extrêmement difficile :

- le découpage des réseaux français et allemand de LGV en zones tarifaires et le niveau des péages sur chaque zone reposent sur des principes différents ;
- en France même, les péages varient fortement d'une LGV à l'autre (environ 14 euros sur Paris-Lyon, 8 sur Lyon-Marseille, moins de 6 sur la LGV Est) ;
- les poids moyens des LGV sur les itinéraires parcourus par le TGV et l'ICE ne sont pas les mêmes ; les coûts de production et les marges commerciales varient d'un exploitant à l'autre et sont mal connus.

On peut donc penser que les écarts de prix entre TGV et ICE n'ont pas pour cause essentielle le niveau des péages. Mais le dossier est complexe : les prix des billets Paris-Lyon (63 euros) et Paris-Strasbourg (66 euros) sont voisins malgré les écarts de péages.

Un ministre ignorant et hostile au transport public

Lors d'une réunion publique organisée le 23 octobre 2008 à Antony dans le cadre de la concertation sur le projet d'aménagement de la D920 (ex RN20), Patrick Devedjian, ancien maire d'Antony et président du Conseil Général des Hauts-de-Seine, a fait plusieurs déclarations inquiétantes pour les usagers des transports. En italique, on trouvera les commentaires de l'AUT Ile-de-France.

1 - "Les sites propres sont un gâchis d'espace public, il ne passe que trois Trans Val de Marne (TVM) à l'heure à la Croix de Berny".

Cette affirmation dénote une profonde méconnaissance d'une ligne essentielle pour les liaisons interbanlieues : de 7h 22 à 8h 44, un bus circule toutes les 4 à 6 minutes ; le reste du temps, toutes les 8 minutes. Le TVM achemine 1 400 voyageurs par heure et par sens en heure de pointe. Remettre en question un tel équipement, c'est ne penser qu'à la voiture et nier le rôle des transports collectifs.

2 - "Doublé le RER B par des bus est inutile, il existe en effet une réserve de capacité sur le RER".

Nouvelle preuve d'ignorance. La ligne 197, qui effectue une desserte parallèle au RER sur une bonne partie du trajet, achemine 9 000 voyageurs par jour au sein de la CAHB (Communauté d'agglomération du Val de Bièvre). La desserte fine qu'il effectue est bien loin d'être négligeable. D'autre part la ligne «Optile» desservant Sainte-Geneviève-des-Bois emprunte la D920. Enfin, même si le RER B peut et doit progresser, c'est maintenant qu'il faut se préoccuper de renforcer les services.

3 - "Les autobus engorgent le centre ville d'Antony" ; "les couloirs bus, c'est la mort du commerce en centre-ville".

Quand un centre ville est dense, il ne paraît pas absurde d'encourager à s'y rendre en bus. Il suffit d'imaginer ce qui se passerait si les usagers des bus décidaient d'y venir en voiture pour se rendre compte de l'avantage du bus !

4 - "La RATP n'est qu'une administration qui ne tient pas ses engagements".

La RATP est loin d'être parfaite, ce n'est pas l'AUT, qui s'emploie en permanence à demander des améliorations, qui le nie. Mais le président du Conseil général tend à englober les clients dans l'inimitié personnelle qu'il semble nourrir envers le prestataire, et néglige leurs intérêts.

Si M. Devedjian n'était qu'un élu local, figurant parmi les responsables du blocage de la modernisation de la ligne Massy-Valenton, ses déclarations seraient déjà affligeantes. Mais il est aussi ministre chargé de la relance économique : une lourde erreur de casting.

Récompense :

+ 3 points à Hervé Mariton, député UMP de la Drôme. Sans craindre la colère des milieux automobiles, il préconise, dans une étude publiée fin mai, l'accélération du programme d'implantation des radars automatiques et la suppression de leur signalisation.

Punitions :

- 5 points à Jean-Marc Ayrault, député-maire PS de Nantes : "il faut de l'audace ; si on loupe le rendez-vous d'un aéroport à Notre-Dame-des-Landes, ce sera vraiment la régression". Et pourquoi pas le chaos, le Moyen-Age, la fin du monde ?

- 5 points au syndicat USAC-CGT des aiguilleurs du ciel, favorable à l'aéroport de Notre Dame des Landes. Selon lui, "l'aéroport de Nantes-Atlantique est devenu dangereux". Si c'est bien le cas, qu'attendent ses membres pour exercer leur droit de retrait ?

- 5 points à Laurent Wauquiez, secrétaire d'Etat à l'emploi. Visitant le chantier de la future A65 Pau-Langon, il a vanté "le caractère exemplaire de ce projet". Une déclaration vite exploitée par le constructeur Eiffage pour sa publicité de type "greenwashing".

- 10 points à Michèle Alliot-Marie, alors ministre de l'Intérieur et (surtout) élue de Saint-Jean-de-Luz. Une semaine avant les élections européennes, soutenue de manière regrettable par Dominique Bussereau, elle a demandé brutalement aux préfets concernés d'interrompre les études de la LGV Bordeaux-Espagne au sud de Bayonne. Cette initiative a été désavouée par le Premier ministre.

Ligne des Cévennes : nouvelle supercherie

Pierre Pommarel, conseiller régional Vert d'Auvergne, a découvert une nouvelle supercherie de la SNCF pour avoir la peau de la ligne des Cévennes (voir FNAUT Infos n°172). A sa demande, la SNCF a édité, fin 2008, une fiche horaire TER pour la ligne Clermont-Langogne-Nîmes (3 relations par jour). Mais, dès le 3 mars 2009, elle l'a complétée pour indiquer toutes les alternatives plus rapides (et plus coûteuses) via Lyon en correspondance avec un TGV. Son objectif est clair : assécher la ligne des Cévennes en détournant par la vallée du Rhône les voyageurs qui s'obstinent à l'utiliser de bout en bout. La région Auvergne a protesté : les fiches horaires TER n'ont pas pour vocation de promouvoir le TGV au détriment du TER.

BIEN DIT

● **Jean-Paul Chaumont**, directeur général de l'ATMB (autoroute et tunnel du Mont Blanc) : "l'éco-conduite permet de réduire le risque d'accidents de 10 à 15 %. Elle permet aussi de diminuer jusqu'à 15 % sa consommation de carburant. Sur un trajet de 500 km, baisser sa vitesse 10 km/h et adopter une conduite souple et apaisée permet d'économiser de 3 à 5 litres de carburant et de rejeter près de 12 kg de CO2 en moins !"

● **Rajendra Pachauri**, président du GIEC : "on est prêt à dépenser énormément pour guérir une crise, mais pas à dépenser un peu pour éviter la crise. Or, dans un an, le prix du pétrole peut à nouveau atteindre des sommets".

● **Al Gore** : "les glaces de l'Arctique et du Groenland disparaissent à un rythme encore plus élevé que prévu par les scénarios les plus pessimistes".



Solution radicale

Le professeur de droit zurichois Martin Killias a trouvé la solution à un problème difficile : "les jeunes d'aujourd'hui sont aussi obéissants que leurs aînés, mais ils ont plus d'occasions de commettre des délits car ils sortent jusqu'au petit matin. Avant, ils rentreraient chez eux de bonne heure. Supprimons les bus et les trams après minuit pour juguler la délinquance juvénile".

Transports japonais

Depuis plusieurs années, les compagnies ferroviaires japonaises réservent des voitures aux femmes, trop souvent victimes de mains baladeuses. Mais, dans les voitures mixtes, de jeunes femmes mal intentionnées se sont mises à simuler des agressions dans l'espoir de recevoir les dommages et intérêts prévus pour ce type de délit. Du coup, les hommes ne se sentent plus en sécurité et certains réclament que des voitures leur soient réservées (source : la Vie du Rail international).

Brèves

Label perdu

La ville de Dresde, "la Florence du Nord", a été rayée de la liste du Patrimoine Mondial de l'UNESCO, un label prestigieux qu'elle détenait depuis 2004 suite à la reconstruction de ses bijoux baroques détruits en 1945 par les bombardements alliés. Motif : un viaduc routier en construction (635 m de long, 600 millions d'euros) va défigurer irrémédiablement le panorama urbain.

Aéroports

En Europe, la France est, après la Grèce, le pays qui compte le plus d'aéroports, soit 2,79 aéroports par million d'habitants contre 0,60 en Espagne, 0,46 en Italie et 0,23 en Allemagne.

Mieux que le TGV Family

Chaque année en juin, la SNCF et Gallimard jeunesse enrichissent leur collection "Voyage en page" conçue pour inciter les jeunes enfants à lire dans le train. Chaque livre, vendu 2,5 euros dans les librairies et bars TGV, contient un récit et un cahier de jeux. C'est la version modernisée de la Bibliothèque Rose, lancée autrefois pour occuper les enfants dans les trains et laisser tranquilles les autres voyageurs.

Passages à niveau

Selon Philippe Buisson, vice-président du Conseil régional d'Aquitaine, chargé des TER, des passages à niveau seront remis en service, après avoir été sécurisés, lors de la réouverture de la ligne Oloron-Bedous. Une dérogation a été obtenue du ministère de l'Aménagement du territoire. Comme le rappelle le Creloc, "ce ne sont pas les passages à niveau qui tuent, mais l'imprudence des conducteurs" (Sud-Ouest, 18 juin 2009).

Reconversion

La société carbone Lorraine a décidé de se séparer de sa division automobile (40% de son activité). Elle a adopté un plan de reconversion de son usine d'Amiens pour y développer de nouvelles productions à forte valeur ajoutée liées au ferroviaire et à l'éolien. Un exemple à suivre !

Transports et emploi

Selon l'Union Routière, le secteur automobile emploie environ 1 400 000 personnes, la moitié dans la production de voitures et la moitié dans l'usage des véhicules. D'après l'UTP, le transport public emploie 600 000 personnes. Or le trafic automobile a été, en 2008, de 728 milliards de voyageurs x km contre 140 pour le transport public : à trafic égal, le transport public crée donc deux fois plus d'emploi que l'automobile.

Edmond Luca, DARLY

Actions en régions

Activités de la FNAUT

Alsace

● L'association Thur Ecologie et Transports s'étonne des divergences entre les objectifs du Schéma directeur des vallées de la Thur et de la Doller, adopté en 1995, en matière de transports et le projet de tram-train Thann-Mulhouse, moins performant et deux fois plus coûteux que le projet initial de desserte combinant train et car.

● L'ASTUS et la FNAUT Alsace ont protesté contre la réintroduction du calendrier tarifaire bleu-blanc pour les services TER d'Alsace, et contre la suppression sans concertation de tarifications, dont le Pass Evasion (forfait de libre circulation journalière sur le TER), susceptibles d'attirer des voyageurs occasionnels. L'association pour la promotion de la ligne Colmar-Metzeral estime inacceptable la suppression du Pass Evasion. Cette formule tarifaire avait redynamisé les lignes touristiques et fait redécouvrir le train à un large public : la nouvelle carte de réduction Réflexe Alsace manque de souplesse.

Aquitaine

● Le COBARTEC propose de desservir le bassin d'Arcachon par un tram-train reliant Lège-Cap Ferret à Arcachon via la gare de Factice-Biganos et circulant en voie unique sur l'essentiel du parcours. Cet investissement permettrait d'éviter l'engorgement de l'unique voie routière qui entoure le bassin d'Arcachon (le SCOT prévoit l'arrivée de 70 000 habitants supplémentaires dans 20 ans).

● Le CRELOC se préoccupe de la desserte du bassin de l'Adour par la future LGV Bordeaux-Espagne. Il préconise une desserte directe des gares existantes de Mont-de-Marsan et de Dax "à l'allemande", grâce à des bretelles de raccordement amont et aval à voie unique. Il refuse toute gare nouvelle située entre les deux villes. Pour la desserte de Pau, il propose la réouverture de la ligne Mont-de-Marsan - Hagetmau et son prolongement jusqu'à Pau ; pour celle de Tarbes, il propose la réouverture de la ligne passant par Aire-sur-Adour.

Franche-Comté

● Réagissant à la relance du projet de canal Rhin-Rhône à grand gabarit par le Conseil général du Haut Rhin, l'association des usagers de l'aire urbaine Belfort-Montbéliard rappelle que bien d'autres projets, urgents et dont l'utilité est incontestable, ne sont pas encore financés : réouverture de la ligne Belfort-Delle-Delémont, achèvement de la branche est de la LGV Rhin-Rhône, électrification de la ligne Epinal-Belfort, mise au gabarit B1 de la ligne Belfort-Besançon.

● L'association de défense de la vallée de la Vallière a organisé, à Lons-le-Saunier, une manifestation pour protester contre le transit des camions (700 par jour, davantage après le prolongement de l'A404) et pousser le Conseil général du Jura à construire le contournement Est promis depuis longtemps. L'association critique les travaux inutiles réalisés sur les routes départementales, elle s'oppose à toute expérimentation des mégacamions et réclame une éco-redevance sur le fret routier, y compris sur les routes départementales.

Pays de la Loire

● Le Collectif Transport de l'Agglomération Mancelle (CTAM), dont la FNAUT est membre, critique le projet de deuxième branche de la ligne existante de tramway, conçue sans concertation par la municipalité du Mans. Il souhaite une véritable deuxième ligne Sargé-Allones, comportant une véritable station de correspondance place de l'Eperon et des parkings-relais pour les automobilistes habitant à l'extérieur du Mans.

Picardie

● L'association LUTECE, qui regroupe les usagers de l'étoile de Creil, a obtenu de nouveaux trains semi-directs Paris-Creil en week-end. Mais la liaison Creil-Amiens est toujours aussi squelettique : un trou horaire de 4h20 subsiste l'après-midi, et le dernier train Amiens-Creil part à 20h11.

● L'association des usagers de la ligne Paris-Crépy-Laon (ADU) a obtenu, après trois ans d'efforts, qu'une voiture supplémentaire soit ajoutée au train quittant Laon à 5h32. Elle demande à la région d'étudier la création d'une liaison ferrée Laon-Crépy-Roissy.

Rhône-Alpes

● L'Association contre le Contournement Autoroutier de Chambéry a dénoncé la subvention de 50 millions d'euros accordée par l'Etat à la Société du Tunnel du Fréjus pour réaliser d'une galerie de sécurité surdimensionnée (8 m de diamètre) : le coût de la galerie doit être assumé non par le contribuable mais par les transporteurs routiers, principaux usagers du tunnel. L'ACAC estime que la subvention de l'Etat doit être affectée aux travaux préparatoires du projet ferroviaire Lyon-Turin (les travaux de la descenderie de Chartreuse devaient commencer il y deux ans).

● L'association de Défense des Usagers du TER Lyon-Ambérieu (ADULA) demande aux pouvoirs publics de tout faire pour que la croissance souhaitable du trafic de fret ne freine pas le développement des relations TER.

● La FNAUT et FNE ont apporté leur soutien public à un collectif de Montélimar opposé à un projet de gare nouvelle TGV à Allan.

● Agir pour l'environnement, le Réseau Action Climat, FNE, Greenpeace et la FNAUT ont protesté contre la vente à perte (remise de 8000 euros) de 1000 4x4 par Peugeot, qui bénéficie par ailleurs du soutien financier de l'Etat.

● La FNAUT s'oppose fermement à tout projet de circuit de Formule 1 en Ile-de-France (ou ailleurs) et a apporté son soutien au collectif "Flins sans F1".

● Régis Bergounhou et Marc Debrincat ont rencontré Caroline Hupin, conseillère de Luc Chatel, alors secrétaire d'Etat à la Consommation, au sujet de la réforme du CNC et de l'avenir des associations agréées de consommateurs.

● Jean Sivardière a rencontré François-Xavier Selleret, conseiller de Brice Hortefeux, alors ministre du Travail, à propos du service prévisible en cas de grève dans les transports collectifs terrestres.

● Jean Sivardière, Jean Lenoir et Claude Pierre dit Barrois ont eu un entretien approfondi avec Michel Wachenheim, alors directeur du cabinet de Dominique Bussereau, sur l'ensemble de la politique des transports.

● Michel Zonca est intervenu sur l'avenir du wagon isolé au comité de suivi des questions ferroviaires (commission des affaires économiques et sociales de l'Assemblée Nationale) et au CNT au sujet des 44 tonnes et mégacamions de 25 mètres.

● Michel Zonca et Jean Sivardière ont rencontré Pierre Blayau, directeur de la branche Fret de la SNCF.

● Jean Sivardière a participé à une table-ronde sur l'aménagement des gares organisée par le MEEDDAT. Il est intervenu lors du colloque organisé à Dijon par la région Bourgogne sur le projet de Voie Ferrée Centre Europe Atlantique (VFCEA), et lors d'un débat de prospective sur la mobilité en 2050 organisé à Lyon par la région Rhône-Alpes.

● La FNAUT a demandé aux compagnies aériennes d'améliorer l'information relative aux droits des passagers.

● Jean Sivardière a remis à François Rebsamen, président du Grand Dijon, le Ticket Vert que la FNAUT lui a décerné pour son projet de tramway.

fnaut infos- Bulletin mensuel d'information

Directeur de publication : Jean Sivardière

CPPAP n° 0913 G 88319 - Dépôt légal n°177

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

Taxe carbone : une demi-mesure

L'objectif de la CCE (contribution climat-énergie) ou taxe carbone est de freiner le réchauffement climatique et d'anticiper l'épuisement progressif des énergies fossiles : un prix suffisamment élevé et en hausse programmée doit encourager entreprises et particuliers à utiliser des énergies moins émettrices de CO₂ et à réduire leur consommation.

Selon la proposition du rapport Quinet reprise par la commission Rocard, le prix initial de la tonne de CO₂ devait être fixé à 32 euros et augmenter de 5% par an, soit 56 euros en 2020, 100 en 2030 et 200 en 2050 (la taxe analogue introduite par la Suède en 1991 s'élève déjà à 108 euros). La CCE devait rapporter alors 8 milliards d'euros par an, dont 4 en provenance des ménages (2 pour le chauffage, 2 pour le carburant).

Selon l'ADEME, le prix du carburant devait augmenter d'environ 8 centimes par litre, soit un surcoût moyen annuel équivalent à celui d'un plein supplémentaire (ou d'une hausse d'environ 10 euros du prix du baril de pétrole). La croissance du prix du carburant devait être ensuite de 1 centime d'euro par an.

La FNAUT approuve pleinement le principe de la CCE et ne partage pas le point de vue de l'UFC-Que Choisir, qui dénonce la CCE comme "un hold-up fiscal". Mais elle regrette que le prix de la tonne de CO₂ ait été ramené à 17 euros et qu'aucun engagement n'ait été pris sur son évolution future : venant après une baisse de 30% du prix des carburants depuis un an, ce "signal-prix" trop modeste ne suffira pas pour provoquer un changement significatif (et rapide, car il y a urgence) des comportements.

La FNAUT déplore par ailleurs que la redistribution du produit de la taxe soit intégrale et forfaitaire : elle va neutraliser l'effet déjà marginal de la CCE, alors qu'elle devait être réservée aux ménages les plus fragiles économiquement.

L'essentiel du produit de la CCE aurait du être affecté à des investissements structurels (isolation des logements, transport public périurbain, maîtrise de l'étalement urbain) permettant vraiment aux ménages, à commencer par les plus modestes, ceux qui ont le plus à y gagner, de réorienter leurs choix en matière de chauffage, de déplacements et de localisation de l'habitat.

Jean Sivadrière

La voiture partagée, véhicule d'avenir

Dans la panoplie des techniques alternatives à la voiture, l'autopartage occupe une place originale. Il permet à un ménage d'éviter l'achat d'une deuxième voiture et même de vivre sans voiture personnelle sans pour autant renoncer à l'usage occasionnel de l'automobile, et il incite fortement à la marche et à l'usage du vélo et du transport collectif. Il permet donc, de manière très efficace, à la fois de faire des économies substantielles et de désencombrer la ville. Très développé en Suisse et en Allemagne, il commence à émerger en France. La voiture partagée ne doit pas être confondue avec la voiture en libre service, formule perverse qui risque au contraire de stimuler l'usage urbain de l'automobile (voir page 4).



Photo : Marc Debrincat

Nous avons déjà énuméré dans le FNAUT Infos n°140 (décembre 2005) les usages rationnels de l'automobile :

- rouler malin (acheter une petite voiture, peu consommatrice de carburant, et pratiquer l'écoconduite) ;
- rouler à plusieurs (covoiturer pour éviter l'absurdité de la voiture en solo) ;
- rouler moins loin (privilégier les achats de proximité, rapprocher son domicile de son lieu de travail, utiliser les parkings relais voire l'auto/train) ;
- rouler moins souvent (privilégier la marche, le vélo et le transport collectif).
- découpler possession et usage de la voiture en pratiquant l'autopartage.

Il aura suffi de quelques années pour que cette formule prometteuse, déjà très répandue chez nos voisins européens, finisse par émerger grâce aux efforts de quelques associations initiatrices.

En covoiturage, plusieurs personnes partagent une voiture sur un même trajet ; en

autopartage, plusieurs personnes utilisent successivement la même voiture sur des trajets différents.

La voiture partagée

L'autopartage consiste à mettre à la disposition du public, dans une ou plusieurs stations d'une même ville, une flotte de voitures sans conducteur disponibles à toute heure, 24h/24.

L'organisateur du service d'autopartage, qui est aussi propriétaire des véhicules (en général de plusieurs types) et assure leur gestion et leur entretien, peut être une association, une coopérative ou une entreprise commerciale.

L'accès au service est d'une grande simplicité. Après inscription auprès de l'opérateur et versement d'une caution, le client reçoit une carte magnétique lui permettant d'ouvrir les voitures du parc. Il peut alors obtenir une voiture dans la station de son choix et pour la durée qui lui convient, sur



L'autopartage

réservez préalable par téléphone ou internet, ou même à l'improviste, si une voiture est libre, pour un usage immédiat en cas d'imprévu.

L'emprunt du véhicule se fait généralement pour une courte durée (moins d'une journée dans 3 cas sur 4), aucune contrainte n'est imposée sur le trajet effectué. Après usage, la voiture est obligatoirement restituée dans la station de départ.

Les tarifs de location sont modiques, car les frais fixes de chaque véhicule sont répartis entre plusieurs utilisateurs. Ils dépendent du type de véhicule utilisé, de la durée de location et du kilométrage parcouru. Le tarif horaire peut varier au cours de la journée. Un ordinateur de bord enregistre le kilométrage effectué. La facturation est automatique. Un client dépense typiquement entre 50 et 100 euros par mois.

Dans certaines villes (Strasbourg, Grenoble), les autopartageurs peuvent bénéficier d'un abonnement à prix réduit sur le réseau de transport urbain.

Souple et peu coûteux, l'autopartage n'est concurrent ni des services traditionnels de location, peu adaptés aux déplacements de courte durée, ni des taxis.

Economique

De nombreux ménages citadins effectuent surtout des déplacements de proximité à pied ou à vélo, ou disposent de transports collectifs adaptés à leurs besoins pour leurs déplacements répétitifs à plus longue distance. Ils n'utilisent donc leur voiture (ou leur deuxième voiture) qu'occasionnellement. Mais ils estiment nécessaire d'en posséder une pour pouvoir se déplacer aisément en toutes circonstances : transport d'objets lourds ou volumineux, transport de jeunes enfants ou de personnes à mobilité réduite, sorties en soirée, déplacements dans des zones dépourvues de transport collectif, vacances. Ils engagent ainsi des dépenses très élevées, mal rentabilisées puisque leur véhicule est à l'arrêt au moins 95% du temps.

S'ils effectuent moins de 10 000 km par an, de tels ménages ont donc un intérêt économique évident à adopter la voiture partagée pour la vie quotidienne et, si nécessaire, à louer une voiture pour les vacances auprès d'un loueur traditionnel. Ils éviteront les frais d'achat, d'assurance, d'usage, d'entretien et de stationnement résidentiel (au moins 5 000 euros par an).

Dans une ville où l'offre de transport collectif est encore peu étoffée et où les facilités de déplacement à pied ou à vélo sont médiocres, l'autopartage peut constituer une excellente alternative à l'achat d'une deuxième voiture.

Les entreprises ont elles aussi intérêt à se tourner vers l'autopartage, pour éviter d'avoir à entretenir, pour les déplacements

professionnels de leurs agents, une flotte de voitures souvent surdimensionnée. Elles louent généralement dans la journée, alors que les particuliers louent le plus souvent en soirée et pendant les week-ends, ce qui optimise l'utilisation du parc partagé et réduit les coûts.

La diversité des besoins des clients, donc l'utilisation des voitures sur des créneaux horaires complémentaires, est une clé du succès économique de l'autopartage.

Pratique

Pour un nombre croissant de citoyens, la voiture est une source de complication de la vie quotidienne : il faut économiser ou emprunter pour l'acheter, se procurer la carte grise et l'assurance, ne pas oublier de faire le plein, vérifier le gonflage des pneus, le niveau d'huile et le bon fonctionnement des freins, penser à l'entretien, aux réparations et au contrôle technique, trouver un parking résidentiel, éviter les amendes de stationnement...

Si on roule peu, l'autopartage évite beaucoup de tracasseries, de fatigue nerveuse et de temps perdu ! A Grenoble, les adhérents de l'association Alpes Autopartage sont surtout de jeunes célibataires habitant le centre-ville et des femmes de plus de 50 ans qui ne veulent pas "s'embêter" à gérer une voiture (20% des adhérents sont des professionnels).

Rationnel

Les ménages motorisés sont toujours tentés de se déplacer en voiture sans réelle nécessité, puisqu'ils en ont une "sous la main", ont déjà payé les frais fixes (soit environ 80% du coût total d'usage), et ne doivent donc acquitter que les frais variables, qui restent modestes (voir l'étude de Jean-Marie Beauvais, FNAUT Infos n°173).

Les autopartageurs sont, au contraire, fortement incités à se déplacer à pied, à vélo ou en transport collectif, à cultiver la proximité (achats, loisirs). En effet, ils doivent effectuer une réservation avant usage d'une voiture partagée et se déplacer jusqu'à la station, et sont facturés "à la course", au coup par coup.

L'autopartageur ne cède donc pas à la facilité : il est amené à s'interroger sur le mode de transport le mieux adapté au déplacement qu'il doit effectuer. Il est spontanément orienté vers une multimodalité intelligente et utilise la voiture le moins possible.

En pratique, un citoyen qui renonce à sa voiture personnelle réduit massivement ses déplacements automobiles (de 70% selon une enquête suisse). Inversement, un citoyen non motorisé qui adopte l'autopartage pour éviter l'achat d'une voiture ne modifie que marginalement son comportement.

Impact écologique remarquable

En rendant inutile la possession personnelle ou l'achat d'un véhicule, en modifiant le comportement des conducteurs, l'autopartage ramène le rôle de l'automobile à son véritable créneau de pertinence : les cas, finalement assez peu fréquents, où aucune alternative correcte n'est vraiment disponible.

Certains clients n'utilisent presque jamais le service, l'inscription est pour eux une sorte d'assurance leur garantissant qu'en cas de réelle nécessité, ils pourront disposer d'une voiture plus facilement et pour moins cher qu'en s'adressant à un taxi ou à un loueur.

Un bienfait direct de l'autopartage est la diminution du trafic automobile et de ses nuisances (bruit, pollution de l'air, accidents, stress et autres atteintes à la santé publique, gaspillages de pétrole et émissions de gaz à effet de serre), et plus particulièrement la diminution de l'espace urbain consacré au stationnement au bénéfice des autres usagers de la voirie et des citoyens eux-mêmes, qui manquent d'espaces végétalisés ou libres : en pratique, une voiture partagée remplace environ 7 à 10 voitures en France (davantage en Allemagne, où les alternatives à la voiture sont mieux développées).

Aujourd'hui, à en croire la publicité, tout est devenu écolo, durable, vert et citoyen, à commencer par la voiture (qui reste pourtant énergivore, encombrante et dangereuse), les camions et les autoroutes. Mais la vraie "voiture citoyenne", c'est la voiture partagée, c'est-à-dire la voiture utilisée à bon escient, en pensant aux autres et à l'environnement.

Une liberté retrouvée

Le succès croissant de l'autopartage auprès des automobilistes urbains occasionnels s'explique par les économies qu'il permet de réaliser, par sa simplicité et par sa souplesse, par la possibilité de disposer du véhicule adapté au déplacement prévu (petite citadine, routière, familiale ou utilitaire).

Mais, plus fondamentalement, ce succès correspond aussi à un changement de mentalité de la population, à une nouvelle forme de modernité. La voiture a longtemps incarné, outre un statut social, la liberté d'aller et venir. Mais aujourd'hui, la liberté, c'est précisément de ne pas avoir de voiture personnelle, d'utiliser la voiture le moins possible, d'éviter les soucis inutiles et le temps perdu chaque jour dans les bouchons et à la recherche d'une place de parking, de consacrer ses revenus à d'autres types de consommation que la voiture, de protéger l'environnement urbain immédiat et la planète.

La voiture autrement

L'association La Voiture Autrement (LVA), fondée en 2001, a créé et exploité «Autolib», le premier service d'autopartage à Lyon. Cette activité s'est fortement développée et a été reprise par Lyon Parc Auto (LPA) en janvier 2008 (aujourd'hui 1000 abonnés). Membre de la FNAUT (comme Alpes Autopartage), LVA poursuit deux objectifs :

- représenter les autopartageurs ;
- promouvoir l'autopartage et plus globalement favoriser un usage rationnel de la voiture en ville.

Parmi les revendications de LVA concernant l'autopartage :

- des stations sur voirie, dans les parcs-relais et près des gares TER périurbaines ;
- l'intégration de l'autopartage dans les projets immobiliers et éco-quartiers ;
- l'intégration systématique d'un volet autopartage dans les Plans de Déplacements d'Entreprises ;
- la mise en place d'abonnements combinés TC + autopartage + vélos en libre service avec carte unique ;
- le rejet des systèmes de type «one-way» comme proposés dans le projet parisien Autolib (voir page 4) ;
- l'instauration d'une prime à la casse sous la forme d'un abonnement gratuit à un service d'autopartage ;
- la reconnaissance de l'autopartage dans les PDU et parmi les compétences des Autorités organisatrices de la mobilité durable (AOMD) à créer ;
- la levée des obstacles juridiques au développement de l'autopartage (délégation de service public, sécurisation de la relation client/gestionnaire).

www.lavoitureautrement.blogspot.com

Auto'trement

Le cas de la Suisse montre qu'à partir du moment où elles sont desservies par un réseau de transport public urbain et régional, toutes les agglomérations de 10 000 habitants et plus disposent d'un potentiel d'autopartageurs suffisant pour assurer un taux d'utilisation satisfaisant des véhicules.

S'en inspirant, la coopérative Auto'trement (21 points de location et 1500 abonnés à Strasbourg) s'est implantée à Mulhouse, Colmar, Sélestat, Saverne, et elle va le faire à Haguenau, Obernai, Erstein et Molstein pour accompagner le cadencement du TER.

France Autopartage

C'est le seul réseau national d'autopartage. Il regroupe les services les plus anciens, qui appartiennent au champ de l'économie sociale et solidaire ou au secteur public ou semi-public. Il permet ainsi aux adhérents de 10 villes d'utiliser des voitures dans toutes celles-ci (www.franceautopartage.com).

L'autopartage chez nos voisins européens...

L'autopartage est né vers 1985 en Suisse, en Allemagne et aux Pays-Bas. Il s'est d'abord développé sur des bases associatives ou coopératives, en particulier à Zurich et Cologne, puis de grands opérateurs spécialisés sont apparus : Cambio en Allemagne et en Belgique, Mobility Car Sharing en Suisse (1750 véhicules dont 800 sont répartis dans 350 gares, 68 000 clients en 2005), Communauto au Québec (17 000 abonnés).

A Bruxelles, le nombre des autopartageurs est passé de 1100 en 2005 à 4200 aujourd'hui. Les voitures partagées sont disponibles dans 52 stations.

La société ZipCar exploite un service d'autopartage aux USA, où elle compte 300 000 abonnés après dix ans d'existence. Elle vient de s'implanter à Londres où, d'ici 2012, sa flotte sera portée de 20 à 400 véhicules, dont 30 % de véhicules hybrides et électriques.

Le réservoir de clientèle de l'autopartage est immense : en Suisse, son estimation va de 500 000 personnes à 1,7 million. Aux Pays-Bas, le gouvernement espère atteindre 2 millions d'autopartageurs en 2010, 13% de la population.

... et en France

L'autopartage a émergé plus tardivement en France, suite à des initiatives associatives inspirées par le souci de l'environnement. Des coopératives d'autopartage se sont ainsi créées à Strasbourg en 1999 (Auto'trement), Paris (Caisse Commune), Lyon (La Voiture Autrement), Grenoble (Alpes Autopartage), Marseille (Autopartage Provence)... En 2005, le nombre des autopartageurs ne dépassait pas 3000.

Ce n'est que très récemment que de grands groupes s'y sont intéressés et en ont fait une activité commerciale. Selon le cabinet Oliver Wyman, l'autopartage pourrait avoir 700 000 usagers dans dix ans pour 20 000 voitures, soit 1% de la population, dont un tiers à Paris.

A Paris, la municipalité a créé un label "Autopartage Paris" qui a été attribué à cinq opérateurs (Caisse-Commune rachetée par Transdev, Carbox, Connect by Hertz, Mobizen et Okigo) autorisés à garer des voitures en autopartage sur des «places sur voirie» réservées et protégées (5000 clients).

A Lille, le groupe Kéolis (SNCF) s'est engagé à grande échelle (1000 inscrits). A Lyon et Villeurbanne, l'autopartage est aujourd'hui géré par Lyon Parc Auto : 900 inscrits dont 200 entreprises, 70 véhicules répartis dans 22 stations. A Marseille, Autopartage Provence propose 41 véhicules répartis dans 17 stations à 900 abonnés. Pour en savoir plus, voir les sites :

www.alpes-autopartage.fr

www.autopartage-provence.com

Des freins nombreux

L'autopartage va vraisemblablement se développer en France, car il correspond bien aux besoins de nombreux citadins et à ceux de la collectivité. Son intérêt général a été reconnu de longue date, dans un avis de la section des Travaux Publics du Conseil d'Etat de 1972. Mais son essor est encore freiné :

- par le manque de visibilité par le public (la confusion avec le covoiturage et la location traditionnelle de voitures est encore très fréquente) ;

- par l'absence ou le caractère encore confidentiel de l'offre dans de nombreuses villes ;

- par la croyance que l'autopartage n'est viable que dans les grandes métropoles alors qu'il conserve toute sa pertinence dans les villes moyennes ;

- par l'offre abondante de stationnement dans les centres-villes, qui encourage la propriété privée des voitures ;

- par l'inadaptation de la législation.

Comment promouvoir l'autopartage ?

En 2005, Roland Ries, sénateur PS de Strasbourg, constatait que l'autopartage se développait beaucoup plus lentement en France que dans les pays voisins, y compris l'Italie où la voiture privée est un objet encore plus sacré que dans notre pays.

Sans s'attarder sur les aspects culturels de cette situation, il a œuvré, de manière très pragmatique, pour faire reconnaître l'autopartage comme un service d'intérêt général et lever les obstacles juridiques. Sa proposition de loi sur l'autopartage a été adoptée à l'unanimité par le Sénat en mai 2006 et finalement intégrée dans le projet de loi Grenelle 2. Elle prévoit :

- d'attribuer sous conditions un "label autopartage" aux véhicules exploités en autopartage ;

- d'autoriser les collectivités locales à attribuer des subventions aux opérateurs pour les aider à lancer un service d'autopartage ou pour acquérir des véhicules peu polluants ;

- de les autoriser à réserver des places de stationnement sur la voie publique aux véhicules bénéficiant du label (comme c'est déjà le cas depuis longtemps pour les véhicules utilisés par des personnes handicapées) ;

- de réduire le nombre de places de parking autorisé par le Plan Local d'Urbanisme lors de la construction d'immeubles neufs, si une partie d'entre elles est réservée à des voitures partagées ;

- d'encourager la prise en compte de l'autopartage dans les Plans de Déplacements Urbains et sa gestion par les autorités organisatrices de transport.

Faire de la gare une place publique ?

Dans son rapport remis au Premier ministre en mars 2009, la sénatrice Fabienne Keller propose de faire des gares centrales des agglomérations françaises de « grandes gares », c'est-à-dire « des centres de territoires urbains et durables à fort potentiel », « des lieux centraux de la vie sociale urbaine ».

Que ces gares deviennent des pôles d'intermodalité aisément accessibles, associant étroitement trains de grandes lignes, TER, autocars, transports urbains, vélo, taxi et voiture partagée est évidemment indispensable, et cette question est appréhendée dans le rapport avec pertinence. Que les quartiers de gares deviennent des pôles urbains denses et attractifs est tout aussi judicieux : construire dans leur voisinage logements, bureaux et commerces est favorable à l'usage du transport collectif, en réduisant à la source les besoins de déplacement automobile.

Mais faut-il ouvrir très largement la gare sur la ville jusqu'à en faire « une place publique » (page 26 du rapport) ? Le risque d'en négliger, voire même d'en pénaliser, la fonction transport est réel et ne doit pas être sous-estimé.

Aujourd'hui déjà, les gares centrales disposent de trop peu d'espace pour la circulation des voyageurs.

Dès son entrée dans la gare de Paris-Lyon, le voyageur se heurte à de multiples obstacles entre lesquels il doit slalomer péniblement pour atteindre le panneau d'affichage des départs puis son train : bureau d'accueil, distributeurs de boissons, composteurs, sucettes publicitaires, rangées de sièges. La SNCF a même ajouté à ce fouillis de gros bacs à palmiers qui servent de cendriers ! Les conditions d'attente sont déplorables. En sens inverse, le voyageur descendu du train doit effectuer un véritable parcours du combattant pour trouver un autobus.

A Paris-Montparnasse, les guichets sont cachés dans une aile dépourvue d'éclairage naturel, seuls les commerces sont bien visibles. Les accès aux quais sont encombrés par les distributeurs de billets ; les salles d'attente sont miteuses, glaciales ou étouffantes, mal aérées.

On peut cependant trouver pire encore : la gare de Lyon-Part-Dieu, si mal conçue que les guichets et la salle d'attente sont à peine visibles, est désormais traversée par des centaines d'usagers en transit entre la ligne B du métro, côté ouest, et le tramway Léa, côté est, la ville de Lyon ayant refusé un terminus de Léa à l'ouest de la gare pour ne pas gêner la circulation automobile (le phénomène s'aggravera avec la mise en service du tramway Leslys).

Or, Mme Keller le rappelle elle-même, d'ici 2030, les gares devront accueillir entre 2 et 4 fois plus de voyageurs qu'aujourd'hui. Leur saturation s'aggravera donc, alors qu'il est difficile d'y créer de l'espace à des prix acceptables. C'est le cas des grandes gares de Paris et des grandes métropoles de province, mais aussi de celles de villes plus modestes comme Grenoble.

Dans cette perspective de flux de voyageurs en forte croissance (3 à 5% par an), les emprises ferroviaires éventuellement disponibles au voisinage immédiat des gares ne doivent-elles pas être utilisées en priorité pour créer de nouvelles voies nécessaires à l'intensification du trafic TER ? Et est-il réaliste de vouloir implanter dans les gares elles-mêmes de grands commerces, des bureaux, des restaurants et des crèches, « d'en faire des lieux d'échange et de rencontre où l'on vient sans avoir de train à prendre, d'y organiser des événements culturels : expositions, concerts, spectacles » ?

Y introduire de petites boutiques (pharmacie, coiffeur, cordonnier), un restaurant (il n'y en a plus à la gare de La Rochelle, récemment restaurée) et des services d'appoint ou de dépannage (poste, bureau de change) est utile et permet par ailleurs d'améliorer la sécurité en maintenant une présence humaine en dehors des heures de pointe.

Mais il faut d'abord y dégager de l'espace pour la fonction transport : accueil et information, plan de la gare et plan du réseau national, guichets, consignes, salles d'attente, toilettes et douches, aménagements intermodaux, escalators et tapis roulants pour les personnes à mobilité réduite. Il faut aussi préserver la fluidité des déplacements à l'intérieur de la gare, même en période de pointe ; permettre au voyageur de s'approprier la gare et de s'orienter facilement en rendant son plan plus lisible.

Ouvrir la gare sur la ville ? Oui, en veillant à ne pas y introduire de l'insécurité. Mais la ville ne doit pas envahir la gare qui est faite d'abord pour les voyageurs : le peu d'espace disponible doit être aménagé en priorité à leur intention.

Un exemple réussi est celui de la gare nouvelle de Cordoue, en Espagne : une galerie marchande a été construite parallèlement aux voies, nettement distincte de l'espace ferroviaire situé au même niveau. Une fois franchie la porte séparant la galerie de la gare, qui dispose aussi d'une entrée directe, le voyageur comprend où il est : il trouve le calme, l'espace, la sécurité et le confort dont il a besoin et que ne lui offrira jamais... « une place publique ».

Dérive perverse : l'auto en libre service

Dans la ville allemande d'Ulm, la société Daimler a mis en place un système de voiture en libre service, Car2go, inspiré des systèmes de vélo en libre service. Les 220 voitures Smart diesel disponibles sont garées un peu partout sur des emplacements loués à la Ville par Daimler (un central téléphonique indique au client la voiture disponible la plus proche), le déverrouillage de la voiture se fait grâce à une puce magnétique collée sur le permis de conduire du client après une inscription gratuite. 9 000 habitants, sur les 120 000 que compte la ville, se sont déjà inscrits. Daimler enregistre entre 500 et 800 clients par jour.

Le client de la voiture en libre service n'est soumis à aucune contrainte de réservation ; la voiture peut être utilisée "one-way", c'est-à-dire restituée dans n'importe quelle station, pas forcément celle de départ ; enfin le client est sûr de trouver une place de parking à l'arrivée. Contrairement à l'autopartage, le libre service facilite l'usage irréflichi de la voiture ! Comme le dit une étudiante interrogée par Le Monde, "je peux prendre et laisser la voiture n'importe où, c'est pratique, cela m'évite d'être obligée de prendre le bus".

Bertrand Delanoë, maire PS de Paris, qui veut lancer un système de location de véhicules électriques en libre service, a annoncé le 20 juillet la création par arrêté préfectoral du syndicat mixte Autolib', auquel une vingtaine de collectivités d'Ile de France, dont Paris, ont décidé d'adhérer.

Le projet du maire de Paris suscite l'opposition justifiée des écologistes et de l'association La Voiture Autrement. A l'inverse de Vélib', il est absolument contradictoire avec l'objectif exprimé de réduire le rôle de la voiture. Pour pouvoir répondre à la demande, les 1400 stations Autolib' devraient avoir en permanence à disposition un grand nombre de voitures inutilisées, ce qui suppose de gigantesques parkings localisés un peu partout dans la capitale et en banlieue, et de nouvelles circulations induites pour équilibrer l'approvisionnement des stations. Enfin et surtout, Autolib' inciterait les citoyens qui se passent très bien de voiture aujourd'hui (un parisien sur deux) à se déplacer en voiture.

L'AUT Ile-de-France fait remarquer qu'il existe déjà d'autres formes de partage automobile : l'autopartage et le taxi. Les potentialités de ce dernier sont insuffisamment exploitées à Paris et plus encore en banlieue, il faut améliorer sa visibilité et son accessibilité.

● FNAUT, FUBicy, AF3V, Réseau Vert, MDB, FFCT (Fédération Française de Cyclo-Tourisme) et UTAN (Union Touristique Les Amis de la Nature) réclament que tous les trains soient équipés pour le transport des vélos : TGV français et internationaux, Corail et TER. Une démarche a ainsi été effectuée auprès de Thalys (qui regroupe SNCF et SNCB), mais n'a pas abouti malgré l'appui de Jacques Barrot : les rames Thalys en cours de rénovation n'auront pas d'espace vélo. Les relations entre la France et le Benelux ou l'ouest de l'Allemagne resteront très difficiles pour les cyclistes voyageant avec leurs vélos.

La SNCF souhaitait introduire, à partir de 2013, de nouveaux matériels roulants TER de forte capacité (jusqu'à 500 places), les associations sont intervenues récemment auprès des présidents de régions pour leur demander de retenir l'option "transport des vélos non démontés" : au minimum 3,5 places vélos pour 100 places voyageurs, et davantage dans les trains affectés aux liaisons les plus touristiques.

● Dans certaines régions, la coexistence entre cyclistes et voyageurs "piétons" est devenue difficile dans les trains et gares (quais, couloirs et halls) en raison de la forte croissance de l'usage du TER (avec et sans vélo) pour les déplacements pendulaires, si bien que la SNCF souhaite exclure les cyclistes des TER aux heures de pointe.

Pour les associations, le libre accès des cyclistes au TER doit rester la règle car il répond à un réel besoin des usagers occasionnels et des cyclotouristes. Il doit s'accompagner de la mise en place de parkings sécurisés dans les gares périphériques et d'un service de location à la gare centrale d'arrivée.

Si ces mesures favorisant l'usage du vélo avant et après le parcours en train ne suffisent pas à limiter le nombre des cyclistes dans les TER, l'interdiction du transport des vélos ne doit pas être une mesure uniforme mais ne concerner que les trains effectivement saturés aux heures de pointe. Cette interdiction devrait s'accompagner du maintien de l'accès libre pour les voyageurs occasionnels moyennant l'acquisition d'un billet vélo journalier.

● L'utilisation du train (TGV, Corail ou TER) par les voyageurs munis d'un vélo reste très compliquée, l'attitude de la SNCF freine le développement du cyclotourisme. La principale difficulté consiste à détecter les trains admettant les vélos, car les différentes sources d'information SNCF sont souvent contradictoires. Commencez par consulter le site Internet de la Deutsche Bahn !

Le vélo en Europe

(fin du dossier vélo publié dans FNAUT Infos n°175)

Aux Pays-Bas

Incroyable mais vrai : la pratique du vélo continue à progresser aux Pays-Bas ! Les Néerlandais se soucient de plus en plus de leur santé et du prix des carburants routiers. A raison de 902 km à vélo par habitant par an, ils ont parcouru 14,7 milliards de km en 2006, 22 en transport collectif et 96 en voiture : l'écomobilité peut encore se développer. 1,2 million de Néerlandais vont travailler à vélo et parmi eux, 100 000 parcourent quotidiennement plus de 10 km (source : Ville et Transports).

Un Néerlandais sur trois va travailler à vélo au moins trois fois par semaine. C'est bon pour la santé... et pour les entreprises : les employés cyclistes sont malades, en moyenne, un jour de moins par an que les non cyclistes. L'Etat a calculé que, si leur nombre augmentait de 1%, les entreprises néerlandaises pourraient économiser 27 millions d'euros par an.

En Grande Bretagne

Le trafic vélo augmente de 5% par an depuis 8 ans. Selon le programme "Active travel project", le vélo est un des meilleurs outils à la disposition de l'Etat pour lutter contre la sédentarité et l'épidémie d'obésité qui en résulte : il constitue un bon moyen de faire 30 minutes d'exercice physique modéré cinq fois par semaine.

Au Danemark

A Copenhague (1,8 million d'habitants), on trouve 500 000 cyclistes quotidiens en été et, malgré le froid et la neige, encore 400 000 en hiver.

En Irlande

Confronté à une crise économique particulièrement sévère, le gouvernement a encouragé les Irlandais à ressortir leur vélo, un moyen de transport délaissé pendant la longue période de prospérité qui vient de s'achever, afin de réduire les frais

de déplacements. Très volontariste, il a publié un programme en 100 points visant à multiplier par 5 en un an le nombre des cyclistes quotidiens (La Croix).

En Suisse

Le service de messagerie express le plus efficace est Swissconnect, qui regroupe 50 sociétés urbaines de coursiers à vélo, en voiture ou de taxis et les chemins de fer suisses. Un coursier peut déposer un colis dans un train, il est pris en charge par un contrôleur, un autre coursier le récupère dans la gare d'arrivée. Pour chaque envoi, c'est la chaîne de transport la plus écologique qui est privilégiée (voir le site www.swissconnect.ch).

En Norvège

Dès 1993, la ville de Trondheim (Norvège) a installé un système, encore unique au monde, qui a permis d'augmenter de 20% le nombre des trajets effectués à vélo (la ville compte 30 000 étudiants, dont 90% se déplacent à vélo), et elle va en mettre deux autres en service. Le principe est analogue à celui du tire-fesse pour skieur. Restant assis sur son vélo, le cycliste pose son pied droit sur un repose-pied entraîné par un câble longeant le trottoir. Une carte électronique lui permet d'actionner le remonte-pente qui l'entraîne progressivement à la vitesse de 7 km/h (voir le site www.funimag.com, photoblog de novembre 2008). Un repose-pied peut être libéré toutes les dix secondes. Le système peut servir aussi aux utilisateurs de trottinettes et même aux piétons acrobates. Un tel remonte-pente ou ascenseur à vélos a été envisagé pour faciliter l'accès des cyclistes aux collines entourant Paris, Lyon et Bruxelles (Mont des Arts). Comme le VAE, il peut élargir le créneau du vélo et mérite donc une expérimentation, vraisemblablement peu coûteuse : il pourrait jouer pour les cyclistes le même rôle que le câble ou la crémaillère pour les piétons (FNAUT Infos n°160).

Livraisons par cargocycle

Implantés à Lyon et Saint-Etienne, les Coursiers Verts disposent d'une flotte de vélos et vélos-cargos leur permettant de distribuer documents administratifs, commerciaux, financiers ou médicaux, plateaux repas et colis variés. Le client est averti immédiatement de la bonne livraison et 1% du chiffre d'affaires est reversé à une association de protection de l'environnement.

L'entreprise La Petite Reine, créée en 2001, est implantée à Paris, Dijon, Bordeaux et Rouen. Elle utilise pour ses livraisons intra-urbaines (2500 colis par jour) des "cargocycles" à assistance électrique, de volume utile 1400 litres, pouvant transporter jusqu'à 180 kg de marchandises (une camionnette de livraison transporte en moyenne moins de 100 kg sur un trajet urbain de 15 km). Le cargocycle est plus rapide - pas de blocage dans les embouteillages, pas de difficultés de stationnement - et bien adapté aux zones très denses, piétonnes et touristiques - pas de pollution de l'air, pas de bruit. Il dispose d'une autonomie suffisante pour une journée de livraisons (www.lapetitereine.com).

Fiche horaire incomplète

Jusqu'au 13-12-08, les fiches horaires Genève-Lyon du TER Rhône-Alpes mentionnaient la gare de Seyssel et tous les trains s'y arrêtaient. Cette gare a disparu des nouvelles fiches alors que des trains s'y arrêtaient toujours. Les guichetiers sont obligés de répondre aux voyageurs : "pour avoir l'heure du train, vous ajoutez 15 mn à l'heure de départ de Bellegarde, ou vous retranchez 15 mn de l'heure de passage à Culoz". jamais on ne verrait une telle carence en Suisse, ou même en Afrique ...

Jean-Bernard Lemoine, 74 Annecy

Dédommagement

Rupture de caténaire le jeudi 26 mars, panne de transformateur alimentant un aiguillage le jeudi 2 avril : pour se faire "pardoner" les retards importants qui ont résulté de ces défaillances, la SNCF a offert la gratuité des voyages le samedi 4 avril. La grande majorité des usagers ne travaillant pas le samedi, c'était se moquer d'eux !

Association des usagers Paris-Crépy-Laon

Train en surcharge

Le dimanche 24 avril, j'ai voyagé dans des conditions déplorables dans le Corail Intercités 4480 entre Limoges et Lyon et j'ai recueilli aisément 125 signatures de protestation de voyageurs excédés. Le nombre des voyageurs debout et des bagages qui s'entassaient dans les couloirs était tel qu'il était impossible de rejoindre sa place réservée. Plusieurs personnes m'ont expliqué que cette situation était fréquente en week-end, certains voyageurs s'installant même dans les toilettes. Mais pourquoi le nombre de places vendues est-il supérieur au nombre de places assises ?

On peut s'attendre à être debout dans un TER, ce n'est pas dramatique si le trajet n'est pas trop long, mais rester debout sur de longues distances dissuade de prendre le train (la recherche des horaires sur internet est déjà pénible). C'est d'autant plus grave que la fréquence des relations sur l'axe Lyon-Bordeaux a été divisée par trois depuis 30 ans, et que le réseau (auto) routier s'est au contraire considérablement renforcé.

Quand j'ai pris mon billet cinq jours avant le départ, on m'a affirmé à tort qu'on ne pouvait réserver dans un train circulant le dimanche : d'autres voyageurs ont reçu la même information.

Marie-Claire Demongeot, 38 Claix

Dans sa réponse, la direction Corail Intercités de la SNCF explique que la fréquentation des trains Lyon-Bordeaux est très fluctuante : 70 à 100 voyageurs en période creuse, 200 à 300 en pointe. La capacité généralement of-

ferte est de 228 places, elle est renforcée par un élément de 150 places si le nombre des réservations (gratuites) est élevé. Quelques jours par an, il arrive malgré tout que les trains soient complets. Les voyageurs ont donc intérêt à réserver le plus tôt possible, ce qui alerte la SNCF en cas de demande très forte, un renfort supplémentaire est alors envisageable. La seule solution pour maîtriser le problème serait d'instaurer la réservation obligatoire, ce que la direction Corail Intercités refuse car les voyageurs y sont défavorables.

TER supprimés en PACA

Le 26 mars, la SNCF a fait savoir qu'une vingtaine de trains TER était supprimée par "défaut d'exploitation". Explication ahurissante : il n'y avait ni neige, ni grève, mais de banales élections professionnelles. "67 conducteurs étaient mobilisés, 57 seulement ont pu être remplacés". On croit rêver !

Jean-Michel Pascal, FNAUT PACA

Toilettes SNCF

A travers les nombreuses observations de ses membres ou reçues d'autres voyageurs, la FNAUT constate une dégradation de l'état des toilettes installées dans les trains et dans les gares (le manque d'eau est fréquent).

Un seul exemple : le 8 juillet, en gare de Bercy où j'enregistre ma voiture pour un trajet Paris-Avignon en auto/train, une affiche indique que les toilettes sont indisponibles jusqu'à la fin juillet. Le lendemain, dans le TGV de 9h16, voiture 2 niveau bas, les toilettes sont "nouveau style" mais il n'y a pas de savon et le sèche-mains est en panne.

A plusieurs reprises, déjà, la FNAUT a alerté la SNCF à ce sujet.

Manifestement les contrôles qualité prévus par l'exploitant dans son processus de production ne sont pas réalisés, ou ils sont inefficaces. Quelle serait l'image d'un restaurant, d'un grand magasin ou de tout autre établissement recevant du public qui atteindrait un tel niveau de non-qualité ?

Qui plus est, en période de menace de grippe A H1N1, on serait en droit d'attendre de la SNCF un renforcement des mesures d'hygiène dans les trains comme dans les gares, or on constate exactement la tendance inverse !

Ces observations rendent vraiment incompréhensible la note de satisfaction, diffusée par la SNCF à grand renfort de médias, qui aurait été portée de 11/20 à 14/20 grâce à la modernisation des toilettes dans les trains. S'il est évident qu'il est important de soigner l'esthétique des installations sanitaires, encore faudrait-il dans le même temps ne pas négliger l'essentiel.

Jean Lenoir, vice-président de la FNAUT

Début juin, l'autoroute A19 Artenay-Courtenay a été mise en service. Cette liaison de 100 km entre les autoroutes A6 et A10 constitue une rocade sud de la région parisienne. Trafic attendu : 8 à 9 000 véhicules par jour en moyenne, dont 20% de poids lourds.

Lors de son inauguration, l'A19 a été qualifiée sans vergogne d'éco-autoroute par son constructeur, le groupe de travaux publics Vinci.

Des associations environnementalistes (Agir pour l'environnement, Réseau Action Climat, Nature Centre) et la FNAUT ont exprimé leur hostilité à ce concept fumeux et trompeur, nouvel avatar du "greenwashing" ou "éco-blanchiment", technique de marketing qui consiste à donner d'un produit une image écologiquement responsable même si ce produit n'est pas écologique et ne pourra jamais l'être, ce qui est bien le cas de l'A19 :

- l'A19 a éventré le massif forestier de Montargis (voir une photo saisissante dans FNAUT Infos n°157) ;

- l'A19 générera du trafic de véhicules motorisés (voitures, poids lourds, motos), ce qui contribue à d'importants rejets de gaz à effet de serre.

Selon Yannick Vicaire, chargé de la campagne Climat d'Agir pour l'environnement, "des aménagements pour limiter les impacts environnementaux, par ailleurs imposés par la loi, ne feront jamais d'une autoroute une infrastructure écologique, ou propre, ou sobre en carbone ; le qualificatif d'éco-autoroute est un non sens absolu, la novlangue ne doit pas se substituer à la réalité".

La vaste opération de greenwashing de Vinci est d'autant plus inquiétante que la présence du secrétaire d'Etat aux transports, Dominique Bussereau à l'inauguration le 8 juin lui a apporté de fait la caution de l'Etat. Placé sous tutelle du ministère de l'écologie (MEEDDAT), ce secrétariat est pourtant censé porter haut et fort le Grenelle de l'environnement dont le gouvernement se gargarise depuis deux ans.

Rappelons que l'Etat s'est engagé à limiter l'augmentation des capacités routières, à accroître de 25% la part modale du fret non routier et non aérien d'ici 2012, et à donner la priorité aux projets ferroviaires et fluvio-maritimes (articles 9-10 de la loi Grenelle 1).

"Le gouvernement ne doit pas céder, sous la poussée irresponsable des lobbys, à la tentation de camoufler une relance autoroutière sous le concept d'éco-autoroute, de renoncer à ses responsabilités face à l'urgence climatique et de trahir ainsi les aspirations des Français", affirme Olivier Louchard, coordinateur du Réseau Action Climat.

Récompense :

+3 points à François Autain, sénateur de Loire-Atlantique (parti de gauche). Il critique avec sévérité le projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes et conclut : "ce n'est pas parce que l'utilité publique a été prononcée qu'il est trop tard pour renoncer ; le monde change plus vite que ne se concrétisent les décisions politiques".



Patrick Sébastien, "présentateur de télé et saltimbanque". Le quotidien La Provence a publié cette "pensée du jour" dont il est l'auteur : "à force de limiter la vitesse, il n'y aura bientôt plus aucun pare-brise disponible pour le suicide des moustiques dépressifs".

Horace Lanfranchi, président UMP du Conseil général du Var : "jamais je ne laisserai le Var être coupé en deux par des rails". Dans son interview consultable sur son blog, à propos des déplacements, il ne parle que des travaux routiers qu'il a lancés.

Daniel Hoefel, ancien ministre des Transports (qui s'en souvient ?) : "le canal Rhin-Rhône est un projet authentiquement écologique. Une liaison Saône-Moselle marginaliserait l'Alsace".

Reconversion ?

Dans une proposition de loi déposée le 15 avril dernier, les députés Verts François de Rugy, Yves Cochet et Noël Mamère ont intelligemment proposé la création de "zones franches vertes" dans les bassins d'emploi où des établissements de la filière automobile ferment ou déclenchent des plans sociaux. Les entreprises accueillies seraient impliquées dans la production liée au secteur des énergies renouvelables ou de l'amélioration de la performance énergétique des bâtiments.

La proposition a été sèchement rejetée par la Commission des Affaires économiques et sociales de l'Assemblée (refus à droite, abstention à gauche).

Préfet optimiste !

Bernard Hagelsteen, préfet de la région Pays de la Loire, estime qu'en 2015, le trafic de l'aéroport du Grand Ouest à Notre Dame des Landes sera de 5 millions de voyageurs par an (On en compte 2 seulement aujourd'hui à l'aéroport de Nantes).

Préfet courageux

Francis Lamy, préfet des Alpes Maritimes, a décidé de limiter à 110 km/h au lieu de 130 la vitesse sur l'A8 et les autres autoroutes du département. Un automobiliste mettra dorénavant 50 mn, hors perturbation, au lieu de 45 pour traverser le département.

BIEN DIT

● **Le Monde** (25-05-2008) : "il s'agit moins aujourd'hui de défendre l'environnement que de garantir la survie de l'espèce humaine dans les meilleures conditions possibles".

● **Peter Brabeck**, président de l'entreprise Nestlé : "si l'on veut couvrir 20% du besoin croissant en produits pétroliers par les agro-carburants, il n'y aura plus rien à manger".

● **Dominique Fresneau**, coprésident de l'ACIPA : "le projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes cristallise tout ce qu'on rejette dans cette société, le réchauffement climatique, l'abus de pétrole, la surconsommation, la délocalisation et le gâchis des terres agricoles".

● **Jacques Vaïsson**, président de l'association TARSLY-FNAUT, réagissant à la suppression du trafic fret SNCF sur la ligne Albi-Saint Juéry : "mieux vaut des trains tirés par une entreprise privée que des camions privés sur les routes".

● **Gabriel Berne**, président de l'association pour la promotion de la ligne Grenoble-Veynes : "les élus prennent peu le train, or c'est en le prenant qu'on observe les dysfonctionnements".



Chèvres

Le 4 août dernier, un TER Gap-Marseille a percuté un troupeau de chèvres qui s'était échappé de son enclos : aucun passager n'a été blessé, 52 bêtes ont été tuées, le train est reparti une demi-heure plus tard après un contrôle technique, le propriétaire du troupeau a été verbalisé par la gendarmerie.

Frime automobile

Selon Michael Sands, consultant américain en communication, "les gosses de riches de Californie peuvent se payer un chauffeur pour les raccompagner chez eux quand ils sortent éméchés d'une boîte de nuit, mais ils veulent absolument qu'on les voie au volant de leur belle voiture. A New-York, où les transports publics sont plus nombreux, la frime automobile est moins prégnante et les stars moins exposées à la conduite sous l'emprise de l'alcool".

Brèves

Un routier réaliste

Philippe Virtel, PDG de MGE, transporteur routier de produits lourds pour des clients industriels, s'intéresse aujourd'hui au transport fluvial : "nous devons préparer l'avenir face à la hausse des tarifs autoroutiers, au projet d'éco-taxe routière, au prix du gazole qui remontera et à la pénurie de conducteurs longues distances" (La Croix).

Le prix du billet TGV

Hors marge bénéficiaire, le prix d'un billet de TGV est utilisé de la manière suivante par la SNCF : 35% couvrent les péages RFF et l'énergie électrique, 25% le coût du matériel roulant et de sa maintenance, 16% les frais de distribution et de communication, 7% les coûts du contrôle et des services à bord, 6% les frais de traction et les manœuvres, 6% les charges générales et 5% le coût des services en gare.

Allongement des distances

D'après l'INSEE, les distances parcourues quotidiennement se sont allongées entre 1994 et 2008, en raison de l'exode des citadins vers les zones périurbaines et de la disparition des équipements collectifs dans les zones rurales.

La distance à parcourir pour rejoindre un commerce depuis le domicile a augmenté en moyenne de 29%.

Dans ces zones, 75% des déplacements sont effectués en voiture.

Le taux de motorisation des Français s'est accru : dans 68% des ménages, contre 54% en 1994, il y a aujourd'hui autant de voitures que d'adultes.

Epaves

Toutes les voitures en fin de vie ne sont pas conduites chez le ferrailleur par leur propriétaire. En 2008, dans le seul département de la Seine-Saint-Denis, 1610 véhicules abandonnés sur la voie publique ont été enlevés par les services du Conseil général (qui subventionne ainsi l'automobiliste de manière occulte et anormale en payant à sa place les frais d'enlèvement).

Le saviez-vous ?

● En 2005, le transport routier de fret engendrait 73% des émissions de CO2 du secteur des transports, l'aérien 12%, le maritime 10%, les oléoducs et gazoducs 3% et le fret ferroviaire 2%.

● La ligne maritime Dieppe-Newhaven, reprise par le département de la Seine-Maritime, a perdu 128 millions d'euros depuis cette date.

● En 2007, la Suisse a investi 4,2 milliards FS dans les infrastructures routières et 3,7 milliards dans le rail. Ces montants se rapprochent depuis 30 ans.

Actions en régions

Basse-Normandie

● L'ADPCR a recensé le temps perdu par les trains Caen-Rennes suite au manque de points de croisement entre Lison et Avranches : un autorail moderne AGC doit attendre un train croiseur 10 mn en gare de Coutances !

L'association souhaite la création de services routiers entre Saint-Lô et Vire, en correspondance à Vire avec les trains Paris-Granville. Elle demande à la mairie de Granville de ne pas déposer la voie ferrée reliant la gare et le port, réutilisable par un futur tram-train Granville - Saint-Malô.

Bretagne

● L'AUTIV est intervenue auprès de Rennes Métropole et de Keolis, exploitant du réseau rennais, pour obtenir le respect des places réservées aux personnes âgées et handicapées dans les bus. L'association siège à la commission accessibilité de Rennes Métropole et à la commission sécurité de la ville de Rennes. Elle intervient régulièrement auprès du Conseil régional et du Conseil général d'Ille et Vilaine, elle a obtenu un nouveau service TER Rennes-Vitré pour les scolaires.

La région a mis en circulation, sur la ligne Pontivy-Rennes, des cars accessibles aux personnes à mobilité réduite. Deux sièges sont munis de ceintures de sécurité équipées de prolongateurs pour les personnes de forte corpulence : une première en France, et un succès pour l'AUTIV, promoteur de cette innovation.

● L'Association pour la promotion de la ligne Dol-Dinan-Lamballe se félicite de la hausse de la fréquentation des trains Dinan-Saint-Brieuc (+16% en 2008) et Dinan-Dol (+29%). Elle réclame des liaisons Dinan-Rennes sans rupture de charge en gare de Dol.

Champagne-Ardenne

● L'Association des Usagers des Transports Collectifs du Triangle Bar-le-Duc - Saint-Dizier - Vitry-le-François (AUTCT), observe que, suite à la dégradation de la desserte Paris - Bar-le-Duc depuis la mise en service

La FNAUT a le regret d'annoncer le décès, le 22 juillet dernier, de Guy Fontenelle, président de l'Association pour la promotion de la ligne Caen-Rennes qu'il avait créée en 1990, et représentant de la FNAUT en Basse-Normandie. Son action exemplaire, renforcée par une stricte indépendance politique, a permis le sauvetage et le renouveau de la ligne, alors menacée de fermeture. Il avait lancé l'idée d'une desserte ferroviaire du Mont-Saint-Michel. En 2004, il avait organisé avec succès le 14ème congrès de la FNAUT à Saint-Lô.

du TGV Est, des voyageurs se reportent sur les gares de Saint-Dizier et Vitry-le-François. Elle réclame des liaisons directes plus nombreuses avec Paris (le samedi, le dernier train part de Paris à 16h35). Elle constate que les TGV desservant les gares de Bar-le-Duc et Meuse-TGV se font concurrence. Elle propose la création d'un train Corail circulant entre Paris et Bar, Commercy, Toul et Nancy ou Neufchâteau, et de meilleures correspondances à Nancy vers l'Alsace.

Île-de-France

● L'association MDB dénonce l'amalgame fréquemment fait, en matière de sécurité routière, entre vélos et deux-roues motorisés : suite aux aménagements cyclables et la hausse du nombre des cyclistes, le risque d'accident impliquant un cycliste baisse régulièrement depuis plusieurs années. MDB s'interroge sur la pertinence de la prime accordée par la Ville de Paris pour l'achat d'un scooter électrique, alors que le scooter est un mode de transport très dangereux en ville, surtout pour les jeunes.

Pays-de-la-Loire

● La FNAUT Pays de la Loire a obtenu du Conseil régional le lancement d'une étude de faisabilité de deux de ses propositions : la réouverture de la ligne Mayenne-Laval, et la création d'une liaison ferroviaire rapide Nantes-Angers-Sablé-Laval-Rennes grâce à la création d'un barreau de 4 km entre les deux branches de la LGV Bretagne - Pays de la Loire.

● Le pique-nique de protestation organisé le dimanche 2 août par l'ACIPA et tous les opposants nantais au projet d'"Ayraultport" de Notre-Dame-des-Landes a rassemblé 3500 personnes. Cet équipement, un "éco-aéroport" selon les élus, "recouvrirait de bitume et de béton 2000 hectares d'un bocage très préservé et détruirait 50 exploitations agricoles".

Poitou-Charentes

● La FNAUT Poitou-Charentes, qui se préoccupe à la fois des dessertes ferroviaires régionales et des dessertes routières départementales, estime que les lignes régulières d'autocars et les services scolaires doivent être dissociés, les besoins de leurs usagers étant totalement différents en itinéraires et en horaires.

● La FNAUT Poitou-Charentes s'inquiète de la saturation de la gare d'Angoulême, en particulier lors des pointes hebdomadaires. Elle demande que l'aménagement du quartier de la gare, qui va entraîner la cession de terrains ferroviaires qui seront affectés à l'intermodalité, ménage la possibilité de créer un nouveau quai nécessaire à la croissance du TER.

● L'AUT-86 et la FNAUT Poitou-Charentes ont rencontré Dominique Bussereau, secrétaire d'Etat aux Transports, au sujet de la réouverture de la ligne Fontenay-Niort. Les associations ont plaidé pour une prise en compte non dogmatique de la sécurité aux passages à niveau.

● La FNAUT Poitou-Charentes est favorable à la présence de commerces dans les gares, élément d'animation qui peut amener de nouveaux clients au train. Mais l'espace ferroviaire doit rester suffisant pour l'accueil, l'information, la vente des billets, les salles d'attente, des sanitaires corrects, des points poste et argent.

Colloque Climat et transports

Un colloque sur le thème "climat et transports : du global au local" est organisé le jeudi 5 novembre à Paris (Assemblée Nationale) par Agir pour l'Environnement, le Réseau Action Climat et la FNAUT, sous l'égide du groupe de travail parlementaire sur les pics pétrolier et gazier présidé par le député Yves Cochet. Les trois tables-rondes évoqueront la préparation du sommet de Copenhague, la crise de l'automobile et la mobilité durable. Pour obtenir le programme, les informations pratiques et s'inscrire (l'inscription est gratuite mais obligatoire), écrire à l'adresse suivante : colloque@agirpourenvironnement.org

Provence-Alpes Côte d'Azur

● La FNAUT PACA/Var a établi, en collaboration avec d'autres associations varoises, un rapport très documenté sur le projet de LGV-PACA, qui a été transmis au MEEDDAT.

● L'association Cité, Culture, Paysages de Cap d'Ail demande que les horaires des TER Nice-Vintimille ne pénalisent plus les usagers des gares de Cap d'Ail et Garavan, et assurent de meilleures correspondances à Vintimille vers La Roya.

● L'association Toulon-Var-Déplacements et le collectif "Un tramway pour l'agglomération toulonnaise" ont lancé une pétition pour obtenir l'abandon du projet de BHNS au profit d'un tramway classique mieux adapté à l'agglomération en raison de sa forte capacité.

fnaut infos- Bulletin mensuel d'information

Directeur de publication : Jean Sivardière
CPPAP n° 0913 G 88319 - Dépôt légal n°178
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

Emprunt national et transports collectifs

Le président de la République a décidé de lancer un grand emprunt national pour financer des "chantiers d'avenir" et non des investissements traditionnels ou des dépenses de fonctionnement.

Le produit de l'emprunt sera sans doute affecté à plusieurs secteurs stratégiques. La FNAUT plaide pour que celui des transports collectifs ne soit pas oublié, en particulier les investissements sans rentabilité financière immédiate mais pouvant contribuer à un aménagement durable du territoire.

Selon Gérard Longuet, président du groupe des sénateurs UMP, "la priorité, c'est le financement des grandes infrastructures de transport". Mais il faut être très sélectif dans le choix de ces infrastructures nouvelles et ne pas tomber dans la superstition. Notre pays est déjà largement couvert par les réseaux routier et autoroutier, les étoffer serait incompatible avec les objectifs du Grenelle de l'environnement.

Alors que le TGV renforce l'attractivité des zones urbaines les plus peuplées et actives, l'idée de la FNAUT est de stimuler aussi l'activité économique des villes moyennes et d'y fixer la population en facilitant les relations ferroviaires entre elles, et avec les métropoles voisines.

L'originalité de cette proposition est de ne pas exiger de grands travaux spectaculaires et très coûteux, mais des investissements plus ponctuels et parfois modestes qui peuvent avoir vite des effets positifs et dont la réalisation peut être accélérée : la VFCEA (voir page 7) en est un bon exemple.

Comme l'explique Jean-Pierre Dupuy, professeur à la Sorbonne, dans La Croix du 24 juin : "on tend à regrouper les activités autour de quelques capitales régionales, mais le moindre investissement y est devenu si cher qu'on ne peut plus guère y améliorer la vie des habitants ; il faut aujourd'hui mailler les territoires par les transports collectifs pour y dynamiser le bâtiment, le commerce et les services".

C'est dans cet esprit que la FNAUT a mis au point un projet de réseau ferroviaire Intercités, complémentaire du TGV et du TER, qui a été transmis au gouvernement et qu'elle rendra public prochainement.

Jean Sivardière

Transports collectifs urbains : un financement fragilisé

Malgré les efforts déployés par les collectivités territoriales, les transports collectifs de proximité s'améliorent trop lentement. Sur les itinéraires radiaux des grandes villes, s'ils sont performants techniquement, ils sont victimes de leur succès et les usagers subissent des conditions de transport pénibles, dissuasives pour les automobilistes. Sur les itinéraires banlieue-banlieue, dans les villes moyennes ou petites, dans les zones périurbaines et rurales, ils souffrent d'un sous-développement ... durable. Pour répondre à la demande croissante du public, lutter contre la pollution locale, économiser le pétrole et réduire les émissions de CO₂, il est urgent de dégager de nouvelles sources de financement.



Photo : Marc Debrincat

Le problème du financement des transports collectifs se pose de manière récurrente. Nous avons présenté, dans FNAUT Infos n°121 (janvier 2004), le rapport d'un groupe de travail du Commissariat du Plan (devenu Conseil d'Analyse Stratégique) présidé par Roland Ries, actuel président du GART. Depuis lors, sous le triple effet de l'amélioration de l'offre, de tarifications incitatives et de la hausse du prix des carburants routiers, la fréquentation des transports collectifs s'est fortement accrue, mais leur situation financière ne s'est pas améliorée car les réseaux se sont étendus dans les zones suburbaines peu peuplées, et elle tend à s'aggraver aujourd'hui dans un contexte où les recettes fiscales des collectivités sont menacées par la crise économique et la suppression prochaine de la taxe professionnelle, et où les dépenses sociales explosent.

Pourtant les sources de financement encore inexploitées sont nombreuses, mais la volonté politique n'est pas encore au rendez-vous malgré les discours.

Transports urbains : les données de base

Nous utilisons largement ici un exposé présenté lors de la dernière journée de formation de la FNAUT par Anne Meyer, directrice du département "clientèles, exploitation et recherche" de l'Union des Transports Publics et ferroviaires. Les chiffres cités proviennent d'enquêtes CERTU-DGITM-GART-UTP et des Comptes Transports de la Nation.

En 2007, le coût global des transports collectifs urbains s'est monté à 15,3 milliards d'euros (+0,7% par rapport à 2006 en euros constants), soit :

- 8,2 milliards pour l'Ile-de-France (investissement 10%, exploitation 90%) ;
- 7,1 milliards pour les 192 réseaux des agglomérations de province (investissement 29%, exploitation 71%).

On note donc deux points essentiels : le poids majoritaire de l'Ile-de-France (12 millions d'habitants sur 62 en France métropolitaine) ; le poids très prépondérant des dépenses d'exploitation.

La suite de cet exposé concerne les réseaux des agglomérations de province. Nous laissons de côté l'Île-de-France, où l'Etat joue un rôle particulier.

Qui paie ?

En 2007, le coût de ces réseaux (investissement et exploitation) était 5,8 milliards d'euros (hors emprunt de 1,3 milliard), dont 4,1 pour les grands réseaux comportant un TCSP et seulement 430 millions pour les agglomérations de moins de 100 000 habitants.

L'acquisition du matériel roulant représentait 27% des dépenses d'investissement, et les charges de personnel 57% des frais d'exploitation.

Le financement était assuré :

- à 44% par les employeurs à travers le versement transport ou VT (40% dans les réseaux à TCSP, entre 49% et 56% dans les autres), soit 2,5 milliards (le VT rapporte autant en Ile-de-France) ;

- à 35% par les autorités organisatrices de transports urbains (AOTU), financées par les intercommunalités et les départements (38% dans les réseaux à TCSP, entre 26% et 32% dans les autres), soit 2 milliards ;

- à 19% par les recettes commerciales (usagers, publicité), soit 1 milliard ;

- à 2% par l'Etat, soit 135 millions.

- Le versement transport est un impôt (et non une redevance car il n'est pas lié à un service rendu) créé en 1971 et 1974 en région parisienne et plusieurs fois étendu et modifié par la suite (seuil de population des agglomérations concernées, taux maximal autorisé).

Il est acquitté par tout employeur, privé ou public (administration, EPIC) de plus de 9 salariés implanté à l'intérieur d'un PTU (périmètre de transport urbain). L'assiette du VT est la masse salariale (plafonnée Sécurité Sociale).

C'est l'AOTU qui décide d'instaurer le VT sur son PTU et en choisit le taux, souvent proche du taux maximal qui varie aujourd'hui de 2,6% (Paris et 92) et 1,75% (grandes agglomérations possédant un TCSP) à 0,55% (petites et moyennes agglomérations de 10 000 à 100 000 habitants). 50% du VT est versé par les employeurs publics.

La plupart des AOTU (210 sur 240 environ) lèvent aujourd'hui le VT, qui concerne donc environ 80% de la masse salariale totale.

- Depuis plus de dix ans, la contribution des collectivités locales est en hausse constante, sous forme de subventions d'exploitation et compensations tarifaires. Aujourd'hui supérieure aux recettes commerciales, elle est en moyenne de 90 euros par habitant et par an (76 euros en 2001) : 125 dans les agglomérations à

TCSP, environ 80 dans les autres agglomérations de plus de 100 000 habitants, 42 dans les agglomérations moyennes et petites.

- La contribution de l'Etat ne concerne que la construction des TCSP. Elle a été introduite en 1994, renforcée en 2001 par le gouvernement Jospin, supprimée stupidement en 2003 par le gouvernement Raffarin et réintroduite en 2009 dans le cadre d'un appel à projets prévu par le Grenelle de l'environnement. Elle se monte à 800 millions d'euros pour la période 2009-2011, y compris les 260 millions du plan Espoir Banlieue, pour un investissement total de 7 milliards (son montant prévu d'ici 2020 est de deux milliards pour 1500 km de TCSP).

Recettes et dépenses

En 2007, suite à une forte croissance des trafics (5,9%), les recettes commerciales ont progressé de 8,2%, plus vite que les frais d'exploitation (5,9%). C'était le résultat de la promotion des abonnements mensuels et annuels, d'une tarification commerciale plus adaptée et d'une tarification sociale privilégiant (comme le souhaite aussi la FNAUT) des tarifs très réduits plutôt que la gratuité totale. En 2007, seuls 7% des usagers ont voyagé gratuitement (soit 17% des voyages) contre 32% avec des tarifs réduits (soit 45% des voyages).

Après dix ans de dégradation continue, le rapport recettes/dépenses s'est redressé de 0,40 à 0,42 en 2007 dans les agglomérations de plus de 250 000 habitants, mais il était encore de 0,3 dans celles de 250 000 à 100 000 habitants et de 0,26 dans les autres.

La recette par voyage évolue nettement moins vite que le nombre des voyageurs : +2,2% contre +5,2% en 2007 en moyenne, surtout dans les agglomérations de moins de 100 000 habitants.

Le coût kilométrique, 5 euros en moyenne, est en hausse en raison de l'augmentation de l'offre (2,6% en 2007) et de celle des coûts d'exploitation (hausse du volume du personnel et des salaires, prix des carburants, mise en accessibilité des arrêts, maintien de la sécurité, lutte contre la pollution).

En dix ans (1997-2007), l'offre kilométrique par habitant a augmenté de 10% et le nombre de voyages par habitant desservi de 18% : + 29% dans les grands réseaux, mais -7,4% dans les réseaux des agglomérations de 250 000 à 100 000 habitants et -5,1% dans les autres.

Cette évolution dynamique s'est poursuivie en 2008, malgré les débuts déjà perceptibles de la crise économique : offre +4,1% ; nombre de voyages effectués +5,5% ; recettes +6%.

L'Observatoire UTP de la mobilité a publié en janvier 2009 les résultats encourageants d'un sondage BVA. 75% des répondants émettent des jugements négatifs sur les déplacements urbains en voiture : difficultés de circulation et de stationnement, pollution. Inversement, 57% des répondants ont une vision positive du transport public : pratique, utile voire indispensable.

La période est donc favorable pour tenter d'attirer un plus grand nombre d'automobilistes en renforçant l'offre de transport collectif. Mais l'avenir des transports urbains est incertain car il est aujourd'hui fragilisé par la crise économique. AOTU et opérateurs sont confrontés aux phénomènes suivants :

- baisse de rendement du VT ;
- perte de recettes fiscales (taxes locales, droits de mutation) et montée des dépenses sociales des collectivités (vieillesse, chômage, passage du RMI au RSA) ;
- remplacement décidé de la taxe professionnelle par des taxes à préciser ;
- ralentissement de la fréquentation des réseaux (extension du chômage, limitation des déplacements pour achats et loisirs) ;
- baisse des recettes (progression des tarifications sociales, regain de la fraude, dont le taux est de 7 à 12%).

Des mesures d'économie sont déjà mises en œuvre par certaines AOTU :

- suppression de bouts de lignes suburbaines et de petites dessertes locales ;
- contraction de l'amplitude horaire des dessertes, réduction des offres de week-end, allègement de services spécialisés (transport à la demande, personnes handicapées).

Les AOTU sont conscientes, par ailleurs, qu'elles doivent investir pour éviter la saturation des réseaux et améliorer la qualité du service rendu aux usagers, ce qui se traduira par ... un alourdissement des coûts d'exploitation, donc de leur contribution. Le financement des transports urbains est donc à revoir. Plusieurs pistes sont étudiées par les AOTU et les opérateurs :

- augmenter les tarifs ;
- transférer la charge des tarifications sociales et de la sécurité sur d'autres budgets des collectivités (c'est important en termes d'affichage mais n'apporte pas de ressources nouvelles) ;
- diminuer les dépenses (redéfinir les lignes en fonction des pôles générateurs de trafic, abandonner les lignes les plus coûteuses, augmenter les distances entre arrêts, accorder aux transports de surface des sites propres et des priorités de circulation aux feux tricolores) ;
- trouver de nouvelles ressources.

Dans un travail effectué en 2008 pour le PREDIT, Bruno Faivre d'Arcier, chercheur au LET (laboratoire d'économie des transports) de Lyon, a évalué le montant du financement public nécessaire au bon fonctionnement des transports urbains à l'horizon 2015.

Il a étudié l'évolution, entre 1995 et 2005, de la situation financière d'un échantillon de 103 réseaux français classés en trois catégories suivant la population des agglomérations concernées : plus de 250 000 habitants, entre 100 000 et 250 000 habitants, moins de 100 000 habitants. Puis, en extrapolant linéairement les tendances actuelles, il a déterminé les ordres de grandeur des recettes et des dépenses des réseaux en 2015.

De 1995 à 2005, la situation financière des réseaux s'est dégradée : le taux annuel moyen de croissance des dépenses d'exploitation et d'investissement a été de 4,1% ; celui des recettes commerciales de 1% ; celui du versement transport de 3,9% ; enfin celui du coût public (contribution des collectivités territoriales) de 7,4%.

Le coût public par habitant des grands réseaux a augmenté de 48% (97 euros en 2005), celui des réseaux moyens de 38% (51 euros en 2005) et celui des petits réseaux de 34% (29 euros en 2005). La part du coût public dans le financement des réseaux était respectivement de 32%, 27% et 30%.

Si les tendances actuelles se prolongent, on observera une croissance modérée de l'offre. La fréquentation progressera sensiblement dans les grands réseaux (144 voyages par an et par habitant, +15%) mais elle déclinera dans les réseaux moyens (68 voyages, -10%) et petits (35 voyages, -16%).

Pour les trois types de réseaux, le coût public connaîtra une forte progression, respectivement de 76%, 63% et 62% (les recettes diminueront dans les réseaux moyens et petits). Le coût public par habitant augmentera respectivement de 64%, 46% et 44%.

Bruno Faivre d'Arcier cite deux orientations possibles pour enrayer la dérive du coût public : réviser les gammes et niveaux tarifaires pour accroître les recettes (à Barcelone, Brème, Bruxelles, Rotterdam et Stockholm, où le VT n'existe pas, le rapport recettes/dépenses est en hausse et dépasse 0,45) ; restructurer les réseaux, comme cela a été fait à Berlin pour les bus, pour concentrer les moyens disponibles sur les services à fort potentiel commercial, quitte à supprimer les services insuffisamment utilisés.

Pour la FNAUT, la crise économique doit être l'occasion de prendre enfin les mesures nécessaires à un développement pérenne des transports urbains.

Offre, coûts et tarifs

Une augmentation (modérée) des tarifs n'est acceptable que si la qualité des services s'améliore sensiblement et si les tarifs sociaux concernent ceux qui en ont le plus besoin (la FNAUT est hostile à la gratuité pour les personnes âgées accordée sans conditions de ressources). La marge de manœuvre des AOTU est étroite car la tarification doit rester attractive pour tous.

Il en est de même d'une contraction de l'offre : on peut admettre des adaptations ponctuelles, mais la démarche est dangereuse car le public réclame une large amplitude horaire des services et des fréquences consistante en heures creuses et en week-end.

Ces mesures, en s'ajoutant à la saturation des véhicules aux heures de pointe et à la baisse peut-être durable du prix des carburants routiers, risquent d'entraîner une moindre attractivité des transports publics et d'amorcer un cercle vicieux.

L'amélioration de la productivité des réseaux est la piste la plus féconde. Elle consiste, à moyens constants en matériel roulant et en personnel, à maximiser la fréquentation donc les recettes. On peut d'une part améliorer l'information du public (fiches horaires lisibles), faciliter les correspondances, rendre les arrêts plus confortables, simplifier les grilles tarifaires ; d'autre part augmenter la vitesse commerciale des transports de surface (voir encadré page 4).

La concurrence entre opérateurs peut éviter une dérive des coûts de production. La récente fusion entre les groupes Véolia et Transdev ne va pas dans ce sens, les AOTU se retrouvant face à deux opérateurs dominants : Véolia-Transdev et Kéolis (groupe SNCF). Le GART a exprimé ses craintes à ce sujet.

Ressources nouvelles

Porter systématiquement le versement transport des employeurs à son taux maximal légal augmenterait son produit d'environ 5%. En 2004, le GART a étudié l'évolution du produit du VT dans trois autres hypothèses :

- une extension du VT aux communes de l'aire urbaine avec un taux moitié de celui du PTU (le produit augmenterait alors de +5,8%) ;
- une extension à toutes les communes du département avec un taux moitié de celui de la ville-centre (+15,2%) ;
- une extension aux petites entreprises de moins de 9 salariés (+19%).

Pour la FNAUT, ces extensions sont légitimes compte-tenu des avantages que les entreprises retirent du développement des transports collectifs (accès plus facile des salariés à l'entreprise, circulation urbaine plus fluide). Il semble malheureusement que, sous la pression du MEDEF, un consensus se soit établi pour maintenir le VT en l'état.

Pour les investissements, les Partenariats Public-Privé (PPP) peuvent être utiles voire décisifs ; c'est ainsi qu'a été financé le tramway de Reims. La FNAUT est a priori favorable à cette démarche.

Le projet de loi Grenelle 2 prévoit la possibilité, pour les AOTU hors Ile-de-France, de lever une taxe forfaitaire sur la valorisation des terrains nus et immeubles bâtis résultant de la réalisation de transports en site propre et situés au plus à 800 m d'une station. Cette taxe, dont le taux ne pourrait excéder 15% de la plus-value, serait versée au budget de l'AOTU et affectée exclusivement au financement des infrastructures de transport collectif.

C'est par une taxe de ce type que Copenhague a financé 60% de son métro.

Le projet de loi Grenelle 2 comprend aussi des dispositions qui facilitent :

- la densification de l'habitat et la limitation du nombre des parkings dans les secteurs desservis par les transports collectifs, ce qui est favorable à une bonne rentabilisation de ces derniers ;
- la circulation des véhicules de transport collectif sur les voiries communales et départementales dans les zones couvertes par un PDU.

De manière très regrettable, le gouvernement a laissé de côté deux mesures susceptibles de dégager des ressources nouvelles importantes :

- le transfert aux AOTU de la compétence Stationnement, pour lequel le taux de fraude atteint 40% (décentralisation de la gestion, fixation du montant et dépenalisation des amendes) ;
- la légalisation du péage urbain, auquel la FNAUT est favorable et qui intéresse quelques élus locaux (un amendement autorisant des expérimentations a été adopté par les sénateurs mais doit être confirmé par les députés).

Enfin d'autres possibilités de financement des transports urbains existent :

- renforcer les politiques de réduction du trafic automobile urbain pour accroître la clientèle ;
- transférer les crédits prévus pour les travaux routiers (à Grenoble, la rocade nord coûterait aussi cher que deux ou trois lignes de tramway) ;
- augmenter la TIPP au profit des transports collectifs, ou leur affecter une partie de la taxe carbone.

Financement du TER : le cas de Rhône-Alpes

Cet article est basé sur divers rapports et bilans de la région Rhône-Alpes concernant son activité TER.

Les acteurs du TER

- La Région est l'autorité organisatrice. Elle définit l'offre de service et assure le contrôle de son exécution. Elle finance l'ensemble des services TER, le renouvellement du matériel, la modernisation des gares et, dans le cadre des Contrats de Projets et d'Objectifs Etat-Région, la modernisation et le développement des infrastructures.
- La SNCF est responsable de l'exécution et de la qualité des services TER, elle assure la maintenance du matériel et des installations. Elle gère les relations avec les voyageurs (vente des billets, information) et les gares (dont elle est propriétaire). Elle gère aussi l'infrastructure (exploitation et travaux) pour le compte de RFF et assure la maîtrise d'œuvre des opérations d'infrastructure sur le réseau existant.
- RFF est propriétaire et gestionnaire du réseau ferré (hors gares). Il est maître d'ouvrage des opérations d'investissements et attribue les sillons.
- L'Etat est l'autorité de tutelle, il édicte la réglementation ferroviaire, finance RFF et est partenaire de la Région dans les Contrats de Projets.

En Rhône-Alpes, 1200 trains TER par jour desservent 260 gares (27 millions de trains x km par an) et 580 cars TER desservent 350 points d'arrêts (9 millions de cars x km par an).

Les rôles respectifs de la Région et de la SNCF sont clairement définis dans la Convention TER valable pour la période 2007-2012. La Région assume les risques financiers relatifs aux recettes du trafic, aux investissements et aux péages, la SNCF assume les risques relatifs aux coûts de production des services. La convention a introduit un système d'intéressement de la SNCF aux recettes (50-50 au-delà de l'objectif fixé par la Région) et un bonus-malus pour la qualité de service.

La fréquentation des trains TER a augmenté de 5% par an jusqu'en 2003. Depuis cette date, elle augmente de 9 à 10% par an, nettement plus vite que l'offre kilométrique, suite à l'amélioration de l'offre, à la hausse du prix des carburants et à l'introduction du cadencement.

Le financement

Le budget régional consacré au TER se décompose ainsi :

- exploitation des services TER 66% (personnel de conduite et de contrôle, services en gare, maintenance, charges générales, péages...);

- achat de matériel roulant 21% ;
- infrastructures 8% ;
- modernisation des gares 4% ;
- billettique 1%.

Le coût de circulation d'un train (de 21 euros/km) se décompose ainsi :

- frais de personnel 55% ;
- frais de matériel 21% ;
- péages versés à RFF 18% ;
- énergie 5%.

Le coût du car x km est de 2,4 euros. Comme celui du train x km, il a augmenté de 9% entre 2006 et 2007.

En 2007, la Région a dépensé 489 millions d'euros pour le train TER (contribution de l'Etat comprise) et les recettes ont été de 162 millions (abonnés 24, jeunes 51 et occasionnels 76), soit un taux de couverture de 32%.

En moyenne sur la période 2002-2007, pour l'ensemble des services train + car, le coût d'un voyage a été financé à 24% par l'usager, à 26% par la Région et à 50% par l'Etat. En 2007, les parts respectives des trois financeurs ont été de 25%, 32% et 43%.

Si on considère l'ensemble des dépenses (investissements + exploitation des trains et cars TER), la dotation de l'Etat était de 74% en 2002, elle n'était plus que de 62% en 2006.

Si on compare les mécanismes de financements du TER et du transport urbain (voir page 2), on voit que, grossièrement, l'Etat joue pour le TER le rôle que les entreprises jouent pour le transport urbain, les contributions relatives de l'autorité organisatrice et des usagers étant du même ordre de grandeur dans les deux cas.

A plus long terme (2020)

A court terme, la Région souhaite renforcer ses exigences vis-à-vis de la SNCF en matière de qualité de service : capacité des trains, information des voyageurs, services en gare, intermodalité et service prévisible en cas de grève.

A plus long terme, on doit s'attendre à un vigoureux développement des dessertes TER (la SNCF évoque un quadruplement du volume du trafic sous l'effet de l'accroissement inévitable du prix du pétrole). Compte tenu des mécanismes actuels de financement, Rhône-Alpes devra, comme les autres régions, envisager un effort financier croissant :

- sur l'exploitation (la région a dépensé 75 millions d'euros en 2007), en progression bien plus rapide que la contribution de l'Etat ;
- sur le matériel (renouvellement et accroissement de la capacité du parc), la contribution de l'Etat étant durablement insuffisante (50 millions par an) ;
- sur l'infrastructure (lignes TER, gares et projets nationaux).

Accélérer les bus : pourquoi ? comment ?

La vitesse commerciale d'une ligne de bus est la vitesse moyenne de bout en bout. Une vitesse plus élevée permet théoriquement à l'exploitant d'offrir le même service à un coût moindre en utilisant moins de véhicules. En pratique, elle entraîne une hausse de la fréquentation nécessitant de renforcer la fréquence à nombre constant de véhicules : l'exploitant augmente ses recettes à dépense égale, et l'usager profite d'une fréquence accrue.

On suppose ici que les détours inutiles de la ligne ont été éliminés et que les arrêts sont correctement espacés.

Un bus roule en moyenne pendant 50% du temps de parcours de bout en bout. Le reste du temps, il stationne aux arrêts (25%) ou aux carrefours (25%). Ainsi sur la ligne 33 de Grenoble (6,6 km), le bus roule pendant 940 secondes, il perd 310 secondes aux carrefours et il stationne aux arrêts 430 secondes. Sa vitesse commerciale est de 14,1 km/h.

La vitesse de pointe étant limitée à 50 km/h en agglomération, elle joue assez peu sur la vitesse commerciale.

La traction électrique (tramway et trolleybus) améliore les capacités d'accélération. Un tramway roule déjà à 30-35 km/h lorsque la fin de la rame quitte une station, alors qu'un bus atteint difficilement 40 km/h avant de devoir ralentir pour marquer l'arrêt suivant.

Les couloirs réservés (si possible en site central) évitent ralentissements et blocages, surtout aux heures de pointe, et leur protection élimine le stationnement sauvage. Un gain de plusieurs km/h est ainsi souvent possible.

La priorité des bus aux carrefours est une formule efficace (sur la ligne 33, une priorité absolue augmenterait de 3,3 km/h la vitesse commerciale). En pratique, la priorité ne peut être que partielle aux carrefours les plus importants, mais il est anormal qu'elle ne soit pas systématisée aux petits carrefours.

La réduction du temps de stationnement aux arrêts est une autre piste. Sur le tramway, le temps d'échange des passagers est de l'ordre d'une seconde pour deux passagers. Sur le bus, le temps d'échange est de 4 secondes par passager. La montée des passagers est plus rapide si les arrêts sont équipés de distributeurs de tickets et valideurs.

Créer des couloirs réservés et adopter la traction électrique sont des solutions à moyen terme. La priorité aux carrefours peut être mise en place rapidement. Quant à la stupide montée obligatoire par l'avant des bus, elle peut être supprimée du jour au lendemain.

Jean-Yves Guéraud, ADTC-Grenoble

La création d'opérateurs ferroviaires de proximité (OFP), suggérée de longue date par la FNAUT, doit permettre de dissocier le transport massifié sur longue distance et les opérations de groupage/dégroupage et de réduire le coût d'exploitation du wagon isolé.

Un abandon de 70% du wagon isolé par la SNCF (sur la base du trafic 2007), avant toute expérimentation des OFP, s'attaquerait aux conséquences et non aux causes, il aurait un caractère irréversible et se traduirait par 1,5 million de parcours de camions supplémentaires par an sur nos routes, soit plus que les reports sur le rail attendus par ailleurs. Elaguer les branches conduirait rapidement à scier le tronc du train massif.

Avant de les rejeter sur la route, le rail doit au moins essayer de capter et développer les trafics diffus - principale source de trafic pour les trains complets - pour les concentrer ensuite, comme la route sait le faire. La FNAUT demande donc un moratoire sur l'abandon des trafics de wagon isolé par la SNCF : ces trafics doivent être transférés aux OFP au fur et à mesure de la mise en place de ces derniers, et non avant, afin d'éviter leur passage sur la route.

D'autre part, une révision des péages prélevés par RFF est nécessaire : un allègement pour le trafic des wagons isolés et le combiné doit être consenti en contrepartie éventuelle d'une augmentation pour les trains entiers. Le seul relèvement, prévu par RFF, du prix des péages au coût marginal, puis à un niveau couvrant une partie du coût complet, risque de dérentabiliser le trafic maintenu de wagon isolé. C'est l'avenir de tout le fret ferroviaire qui serait alors remis en cause.

Michel Zonca et Jean Lenoir

Le fret au sein de la SNCF

Le chiffre d'affaires annuel par branche du groupe SNCF se décompose ainsi (en milliards d'euros) :

- Transport et Logistique (fret routier, ferroviaire et maritime) 7,7 ;
- SNCF Voyages (GL) 6,9 ;
- Proximités (TER, Transilien, Corail Intercités) 5,9 ;
- Infrastructure et ingénierie 4,5.

Le CA du fret ferroviaire est de 1,7 milliards ; celui du wagon isolé seul est de 720 millions soit environ 42% de celui du fret ferroviaire (contre 47% pour les trains entiers et 11% pour le transport combiné), 9% de celui de la branche fret et 3% de celui du groupe SNCF.

Pour le fret ferroviaire, le wagon isolé représente 31% des tonnes x km (contre 52% pour les trains entiers et 17% pour le transport combiné), soit 2 millions de parcours de camions par an.

Un plan ambitieux mais incomplet pour le fret ferroviaire

La part modale des transports ferroviaire, maritime et fluvial est passée, en France, de 42% en 1984 à 14% seulement en 2007. Un déclin aussi spectaculaire n'avait rien d'inéluctable : de 2000 à 2006, le fret ferroviaire a augmenté de 22% en Suisse, 25% en Grande-Bretagne et 52% en Allemagne. L'objectif officiel inscrit dans la loi Grenelle 1 est de relever la part modale du fret "non routier-non aérien" à 17,5% dès 2012 (soit une croissance de 25%) et à 25% en 2022.

Dans cette perspective ambitieuse, le gouvernement vient de présenter un plan d'action très prometteur pour le fret ferroviaire, qui porte sur 8 points :

- la création d'un réseau d'autoroutes ferroviaires cadencées Lyon-Turin, Luxembourg-Perpignan et Calais-Bayonne (l'objectif est un report de 500 000 camions par an sur le rail) ;
- la croissance du transport combiné (introduction de trains longs de 1000 m sur Paris-Marseille, doublement du trafic d'ici 2020, soit un report de 500 000 camions par an sur le rail) ;
- le développement du transport de fret à grande vitesse entre aéroports, avec des terminaux à Roissy et Lyon (l'objectif est un report de 100 000 camions et 1 000 avions/an sur le rail) ;
- la création d'un "réseau orienté fret" (sillons fiabilisés, itinéraires alternatifs, électrifications en particulier de la ligne Amiens - Culmont-Chalindrey) pour 1,5 milliard d'euros ;
- la suppression des goulets d'étranglement du réseau ferré (contournements de Nîmes-Montpellier et Lyon, d'un coût de 4,5 milliards d'euros) ;
- la desserte renouvelée des ports (création d'opérateurs ferroviaires portuaires, doublement des trafics soit une économie annuelle de 400 000 camions) ;
- l'amélioration du service offert par RFF aux transporteurs ;
- la création d'opérateurs ferroviaires de proximité (OFP), seul projet concernant le trafic diffus courte distance.

Un plan de plus ?

Ce plan structurel, qui répond bien aux diverses préoccupations de la FNAUT et dont les voyageurs bénéficieront largement, est impressionnant mais il ne faut pas perdre de vue que :

- les grands projets d'investissements qui y figurent ne sont pas nouveaux ;
- pour la plupart, ils ne se concrétiseront pas avant 2015-2020 (par exemple le CFAL nord pas avant 2019 et le CFAL sud pas avant 2022) ;
- leur financement par l'Etat à hauteur de 7 milliards d'euros par l'emprunt national reste à confirmer ;
- la réaction de la SNCF sera cruciale.

Les multiples plans fret élaborés sans succès par la SNCF (plan Véron en 2003, plan Marembaud en 2007 pour ne citer que les plus récents) visaient essentiellement à réduire le déficit d'exploitation de l'entreprise en limitant l'activité wagon isolé aux trafics rentables et en fermant triages et gares. Mais ils se sont traduits par le maintien d'une qualité de service insuffisante et une augmentation des prix pour les chargeurs, une baisse du trafic et... une hausse du déficit.

A la décharge de la SNCF, il faut reconnaître qu'elle a été handicapée par la politique de l'Etat favorable à la route, par la qualité insuffisante des infrastructures, par l'arrivée de la concurrence, qui a capté 20 % du marché des trains massifs (l'opérateur Veolia s'est cependant retiré du marché), puis (comme la Deutsche Bahn) par une baisse de 30% du trafic due à la crise économique.

Le nouveau plan présenté par l'Etat est de nature très différente puisqu'il concerne essentiellement l'investissement et présente une grande cohérence technique. Il devrait logiquement contribuer à enrayer le déclin du fret ferroviaire, faciliter son développement et permettre au rail de concurrencer la route et l'avion. La FNAUT s'interroge cependant sur son efficacité réelle.

Un plan efficace ?

Les transferts de trafic dépendent fortement des conditions de concurrence entre modes. Or :

- L'Etat et les collectivités territoriales continuent à encourager le trafic routier de fret à travers le lancement de nouvelles autoroutes et voies rapides ;
- de nombreuses dispositions de la loi Grenelle 1 vont affaiblir la portée de l'éco-redevance poids lourds (Eurovignette) prévue pour 2011 (faute de révision par l'Union Européenne, elle n'intègre pas les coûts externes).

Faute de dispositifs économiques plus efficaces de régulation du marché du fret prenant en compte les coûts et avantages écologiques de chaque mode de transport, les investissements prévus dans le plan fret ne seront donc pas, par eux-mêmes, suffisants pour provoquer un report modal à la hauteur des ambitions de l'Etat.

Enfin, comme nous l'avons déjà suggéré (FNAUT Infos n°163), il serait utile de faire émerger un transporteur ferroviaire européen par la création d'une société intégrant la Deutsche Bahn et la SNCF. Le rail doit en effet s'adapter à l'élargissement de l'espace économique européen.

Le carnet du voyageur

SNCF : pénurie et racket

Le jeudi 21 mai (Ascension), j'ai eu la curiosité de savoir s'il était encore possible de revenir à Paris par train le dimanche soir suivant depuis quelques grandes villes de province. La réponse est non. Il y a une défaillance manifeste de la mission de transport confiée à la SNCF : les rares places disponibles étaient à des tarifs proches du racket.

Marseille-Paris : trains complets à partir de 10h28. Nice-Paris : trains complets à partir de 10h41 y compris Lunéa.

Nantes-Paris : TGV de 11 h complet, des places disponibles à 11 h 55 en 1ère à 104 euros et à 22 h à 72 euros (le tarif kilométrique Corail étant de 46 euros).

Rennes-Paris : TGV de 16h complet, places disponibles TER (trajet en 4 h15 avec changement) à 42,5 euros ou TGV en 1ère à 22h05 et 22h16 à 97 euros (tarif kilométrique Corail 42,50 euros).

Toulouse-Paris : TGV de 11 h 07 complet, quelques places disponibles dans le TéoZ de 13h46 à 73,60 euros, l'IDNight de 22h15 à 89,90 euros, les Lunéa de 0h56 et 1h05 à 107 ou 97,40 euros (tarif kilométrique Corail 58 euros).

Clermont-Paris : trains complets dès 13h29 sauf le TéoZ de 18h29 en 1ère à 76 euros (tarif kilométrique 42,30 euros).

Non seulement la SNCF asservit les voyageurs à ses objectifs de remplissage des trains mais sa politique aboutit à une pénurie organisée. Il faut exiger que la SNCF mette à la disposition des voyageurs des trains à des tarifs normaux pour les retours du week-end.

Erick Marchandise, Réseau Vert

Voyage avec chat

Je pars en train dans ma campagne avec mon épouse et le chat de la famille. Je dois acquitter pour ce dernier un montant forfaitaire de 5,10 euros. A quoi correspond cette taxe ? La SNCF ne m'a jamais répondu.

Le chat voyage dans un sac que je ne peux mettre que sur mes genoux, sinon la pauvre bête risquerait de se faire écraser. Il ne prend donc même pas la place d'une petite valise. Mon assurance responsabilité civile couvre tous les dégâts qu'il pourrait causer : griffures, déjections, allergie. La SNCF ne fournit donc pas à mon chat un service supérieur à celui qu'elle fournit à mon sac de voyage qui, lui, voyage gratuitement. Tiens, la SNCF n'a pas encore songé à taxer les valises, ce serait pourtant une ressource pérenne assurée. Inconditionnel du train, je supporte de plus en plus mal la SNCF.

Jean-Marie Garcin, 75 Paris

Train saturé

Le vendredi 10 juillet, monté à Saint-Pierre-des-Corps, je n'ai pu trouver de place assise avant Saumur dans l'Interloire Orléans/Le Croisic du soir, comme de très nombreux autres passagers (la voiture dans laquelle je me trouvais était pleine de voyageurs debout, comme dans le métro parisien aux heures de pointe). Ce n'est pas la première fois que j'observe dans l'Interloire une affluente très importante (sur différents tronçons) ; le nombre de voitures est manifestement insuffisant au moins aux périodes de pointe prévisibles. La fréquentation de ce train justifierait largement des trains supplémentaires directs entre Orléans et Nantes ou le Croisic.

Aurélien Djament, 44 Nantes

Horaires incohérents

Depuis le 14-12-2008, le train Paris-Chartres de 11h15 en semaine (arrivée à 12h24) a été retardé de 19 mn et arrive dorénavant à Chartres à 12h42. Mais l'horaire du train quittant Chartres pour Courtaulin à 12h36 n'a pas été modifié. Conclusion : plus de deux heures d'attente pour le train suivant.

Christan Noguier, 95 Argenteuil

Résignation

Tout voyageur fréquent constate de nombreux ratés sur le réseau SNCF.

Les retards s'accumulent ? Un simple message d'excuses diffusé par haut parleur permet de les banaliser. Une explication un peu précise permettrait au voyageur de les admettre le cas échéant.

Le voyageur ne comprend plus rien à la tarification ? Il paye le prix fort sur les trains les plus chargés, car il n'a pas le choix ? Oui, mais il bénéficie du yield management, affirme la SNCF : a-t-il bien conscience de sa chance ?

Le site SNCF a connu des pannes récurrentes ? Rançon du succès, nous dit-on. Toujours disponibles, les sites DB (www.db.de) ou CFF (www.cff.ch) seraient-ils peu fréquentés ?

La restauration à bord des trains, moment de détente et gain de temps, était un des attraits du voyage ferroviaire. Elle se dégrade ? C'est la faute au sous-traitant ! Elle disparaît ? Il n'y a plus assez de clients, répond la SNCF. Oui car les voyageurs méfiants se sont munis de sandwiches.

Ainsi le voyageur finit par s'accommoder de tous ces ratés. Il est devenu docile, car il sait par avance qu'il risque de ne pas obtenir la prestation prévue (et payée). Il se résigne. La SNCF peut surfer sur sa docilité : elle n'a pas (pour le moment) de concurrent. Nous avons les trains les plus rapides du monde, les plus sûrs. Bravo ! Pourquoi n'aurions nous pas aussi les plus ponctuels et les plus agréables ? Le matériel est là. Peut-être suffit-il d'inventer ?

Jean-François Troin, FNAUT région Centre

Deux points de vue sur le fret ferroviaire

Christian Rose, délégué général de l'Association des utilisateurs du Transport de Fret : "le plan fret de l'Etat donne le sentiment d'une fuite en avant car il existe un grand distorsion entre le court terme et le long terme. L'AUTF appelle l'attention des pouvoirs publics sur le fait qu'un retrécissement trop rapide de l'offre de wagon isolé (aussi appelée messagerie ferroviaire ou lotissement) peut compromettre une véritable relance du fret ferroviaire. Que trouvera-t-on demain ? Des sites non desservis car ils auront disparu, ou des sites encore raccordés mais trop cher pour les chargeurs. La SNCF risque d'enclencher un cercle vicieux néfaste aux chargeurs mais aussi à ses activités de trains entiers et de transport combiné en favorisant un report du train vers la route. Lorsqu'un chargeur a opéré cette mutation, il revient rarement en arrière. Penser le contraire relève d'une vision politique des choses qui ne colle pas aux attentes du marché".

Daniel Geneste, secrétaire général de l'Union Interfédérale des Transports CGT : "la technique du wagon isolé répond, avec le transport combiné, à des besoins complémentaires des chargeurs, elle recèle un très important potentiel de report modal et il est possible de la redynamiser. Si le wagon isolé est abandonné aujourd'hui, il en résultera une hausse de 3% des flux de camions sur nos routes, une évolution incompréhensible pour l'opinion. Et en 2020, notre pays aura pris un retard considérable sur ses objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre. Ne faisons pas du fret le grand ratage du Grenelle de l'environnement".

Mise au point de Dominique Bussereau

L'hostilité de la FNAUT à une éventuelle expérimentation des mégacamions (FNAUT Infos n°176) a amené le secrétaire d'Etat aux Transports à nous adresser la mise au point suivante.

"Je ne suis pas favorable à une telle expérimentation, pour les mêmes raisons que la FNAUT. Lors de l'examen de la loi Grenelle au Sénat, le gouvernement s'est opposé à un amendement parlementaire visant à l'autoriser sur tout le territoire pendant trois ans. Toutefois, afin de disposer d'une expertise qualifiée sur ce sujet très débattu, j'ai demandé à l'Observatoire Energie-Environnement-Transports, instance indépendante créée par la loi Grenelle, d'apprécier les enjeux de cette technique. Les conclusions me parviendront fin 2009 et vous seront transmises".

✳️ Ségolène Royal, présidente PS de la région Poitou-Charentes : "la taxe carbone est historiquement décalée, elle va assommer les familles rurales car la voiture électrique n'est pas encore disponible massivement à cause du gouvernement". Elle propose de taxer les super-bénéficiaires de Total et de rendre les transports collectifs gratuits.

Exemple à suivre

✳️ Lord Adonis, ministre britannique des Transports, a parcouru 3200 km à travers son pays en utilisant 40 trains différents, en 1ère et en 2ème classe. Son objectif : mieux connaître la qualité des services ferroviaires (La Vie du Rail).

Exemple à ne pas suivre

✳️ Brice Hortefeux : à peine nommé ministre de l'Intérieur, il a commandé deux Citroën C6 toutes options, en remplacement de deux voitures identiques dont le cuir des sièges était usé. Coût de ce gaspillage scandaleux : 100 000 euros, pour des voitures qui consomment au bas mot 16 litres aux 100 km en ville (Auto Moto).

Démocratie

✳️ Christophe Girard, adjoint au maire de Paris : "l'activité parlementaire de législation et de contrôle constitue une activité à plein temps. Les parlementaires ne sont pas dotés du don d'ubiquité : à vouloir occuper trop de fonctions, ils les exercent mal".

✳️ Marion Paoletti, professeur de sciences politiques à Bordeaux : "le cumul des mandats induit une coupure entre professionnels de la politique et simples citoyens. Il fabrique des élus débordés, peu à même d'être des animateurs crédibles du débat, et favorise la délégation aux technocrates de l'ombre présents dans les cabinets".

✳️ En France, 87% des parlementaires détiennent un autre mandat électif ; en Italie 16% ; en Espagne 15% ; au Royaume Uni, 13% ; en Allemagne, 10%.

L'avenir de la planète est entre de bonnes mains

✳️ Nantes Métropole fait savoir "qu'elle prépare activement le sommet de Copenhague sur le climat sous l'impulsion de son président Jean-Marc Ayrault", député-maire PS de Nantes et défenseur acharné de l'Ayraultport de Notre-Dame-des-Landes.

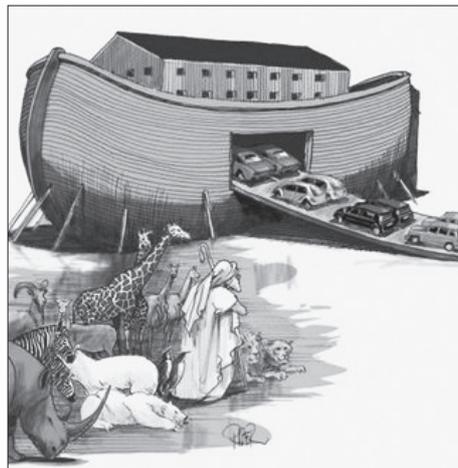
✳️ Alain Rousset, président PS de la région Aquitaine, a décidé de créer un "fonds carbone" pour financer des projets de séquestration du carbone afin de compenser les émissions de CO2 liées au chantier de l'autoroute A65 Pau-Langon... dont il a été le promoteur. Quid des émissions du trafic ?

● **John Ashton**, représentant du gouvernement britannique pour le changement climatique : "la période clé pour le climat, ce n'est pas dans 50 ans. C'est dans 10 ou 15 ans que les émissions de CO2 atteindront leur sommet".

● **Bernard Perret**, auteur de l'ouvrage "Le capitalisme est-il durable ?" éditions Carnet Nord : "aucune évidence scientifique ne permet d'affirmer que des innovations technologiques résoudront à temps et comme par miracle les défis énergétiques ou environnementaux".

● **Craig Barrett**, président du groupe Intel : "je désapprouve les plans de sauvetage de l'automobile et les aides à la construction de routes ; il faut regarder devant nous, pas dans le rétroviseur ; créer des emplois pour le court terme en détruit à long terme".

● **Roland Lagarde**, CFDT : "avec le juste à temps, les camions sont devenus des hangars sur roues".



Plan du réseau ferroviaire

La SNCF n'édite plus de plan du réseau ferroviaire. Cependant un tel plan est consultable et téléchargeable sur le site internet de RFF :

http://www.rff.fr/pages/reseau/inventaire_reseau.asp

Un peu triste...

Selon un récent sondage IPSOS, 34% des adolescents interrogés citent l'obtention du permis de conduire comme l'une des étapes qu'ils veulent franchir à tout prix dans les dix ans à venir, 22% citent la rencontre de l'amour (Les Echos, 18 mai 2009).

Transport inutile

Une lettre postée à Dax pour un destinataire habitant la même ville est acheminée le soir en camion à Cestas, à 140 km, passe par la machine à trier du centre de tri puis revient à Dax par camion avant d'être confiée au facteur (source : Sud-Ouest).

Imaginé par la FNAUT en 1992 (voir FNAUT Infos n°4, 67, 101, 153) et repris aujourd'hui par les régions Bourgogne, Centre et Pays de la Loire, le projet de Voie Ferrée Centre Europe Atlantique (VFCEA) est le type même de l'investissement ferroviaire parfaitement adapté au contexte actuel de pénurie budgétaire durable. Il se situe à l'opposé des rêveries stériles de l'association ALTRO et des grands élus qui soutiennent contre tout bon sens son projet de LGV transversale Limoges-Clermont-Lyon (FNAUT Infos n°161).

On sait que la transversale classique Nantes-Lyon, qui intersecte plusieurs grandes lignes radiales, a été modernisée et électrifiée par étapes de Nantes à Bourges. L'étape suivante - l'électrification de Bourges-Saincaize (jonction avec la ligne Paris-Nevers-Clermont) - est aujourd'hui lancée. D'un coût modeste (82 millions d'euros pour 57 km), elle devrait être terminée fin 2011.

Il restera alors à électrifier la ligne de 160 km Nevers-Chagny (sur la ligne PLM Dijon-Lyon) et à la raccorder, au Creusot, à la LGV Paris-Lyon pour créer deux grandes transversales performantes aussi bien pour les voyageurs que pour le fret : Nantes-Lyon et Nantes-Mulhouse (1000 km). C'est le projet de VFCEA, estimé entre 200 et 300 millions d'euros.

La VFCEA offrira un très grand nombre de fonctionnalités. Elle pourra en effet être parcourue :

- par des TGV Nantes-Lyon, Nantes-Genève et Nantes-Mulhouse passant par Bourges, Nevers et Montchanin ;
- par des trains Corail ou TER Tours-Nevers-Dijon-Besançon-Mulhouse ;
- par des TGV Strasbourg-Lyon et Metz-Lyon, en attendant la mise en service de la branche sud Rhin-Rhône ;
- par des trains de fret Nantes-Alsace évitant Paris et Nantes-sillon rhodanien évitant Lyon par le futur CFAL (11 000 camions/jour circulent sur la RCEA).

Enfin le raccordement de la VFCEA au Creusot offrira un itinéraire de détournement des TGV Paris-Lyon en cas d'incident sur la LGV entre Saint-Florentin et la gare du Creusot-TGV.

Le saviez-vous ?

● Le port du Havre n'évacue par le rail que 9% des conteneurs qu'il reçoit contre 38% à Hambourg.

● Le fret représente 20% des km x trains effectués sur le réseau de RFF, 10% de ce trafic est assuré aujourd'hui par des transporteurs privés. Le trafic de fret était de 74 milliards de tonnes x km en 1974, de 57 en 2002 et de 38 en 2008 (contre 110 en Allemagne).

Actions en régions

Aquitaine

● La FNAUT a dénoncé cet été la desserte lamentable des plages de Lacanau et Carcans par les cars départementaux de la Gironde, victime de son succès en raison d'une tarification très attractive : bien que dédoublés, les cars sont surchargés, et bloqués dans des embouteillages inextricables ; les temps de correspondance entre bus urbains et cars à Sainte Hélène pour Carcans sont trop longs, alors qu'une relation directe existait autrefois, en correspondance avec les trains, depuis Bordeaux-Saint Jean. La région Aquitaine n'a rien prévu dans son Schéma régional d'Infrastructures de Transports pour ce secteur en pleine expansion démographique.

● Le CRELOC a rappelé au président de la SNCF, invité en vallée d'Aspe par le président de la région, que toutes les études réalisées sur la ligne Pau-Canfranc ont conclu à la faisabilité technique et à la rentabilité économique de la réouverture.

Bourgogne

● La FNAUT Bourgogne a demandé à la SNCF d'adapter ses moyens matériels et humains dès le début des opérations de cadencement des services TER, afin d'éviter les désagréments rencontrés lors du cadencement en Bourgogne nord, et de revoir les temps de parcours suite à l'introduction massive de matériel neuf.

Centre

● L'Association pour le Développement des Transports collectifs en Touraine propose trois raccordements entre le futur réseau de tramway de Tours et les lignes de l'étoile ferroviaire, permettant la création de dessertes périurbaines par tram-train.

Champagne-Ardenne

● L'association des Usagers des Transports Collectifs du Triangle Bar-le-Duc - St-Dizier - Vitry-le-François (AUTCT) plaide pour une électrification et une mise à gabarit européen des lignes Reims - Saint-Hilaire-au-Temple et Saint-Dizier - Culmont-Chalindrey, qui permettrait de fluidifier le trafic nord-sud de fret et faciliterait l'évacuation des conteneurs depuis le port du Havre vers l'Est et le sillon rhodanien.

Précision

Notre rubrique "Actions en régions" n'a pas la prétention de coller à l'actualité. Son objectif est d'abord de mettre en évidence la variété des préoccupations de nos associations et de faire connaître leurs propositions et actions les plus marquantes.

Haute-Normandie

● La FNAUT-Haute-Normandie réclame des garanties quant au respect des horaires sur la ligne Paris-Rouen-Le Havre, et la suppression du goulet d'étranglement qui ralentit les trains normands autour de Mantes-la-Jolie faute d'une voie dédiée à ces trafics.

Languedoc-Roussillon

● La FNAUT-LR a participé activement au débat public relatif au projet de ligne à grande vitesse Montpellier-Perpignan. Elle a publié un cahier d'acteur recommandant l'adoption du scénario 2 (ligne mixte 220-120) renforcé par des mesures favorables au fret et au TER.

Rhône-Alpes

● L'association Les Droits du Piéton de Lyon poursuit son action déterminée en faveur de la libération des trottoirs, de la sécurité des piétons et de la modération de la circulation automobile. Elle collabore régulièrement avec des associations de cyclistes, de personnes handicapées ou à mobilité réduite, d'usagers des transports publics et des conseils de quartiers.

● La FNAUT Rhône-Alpes a obtenu de RFF que les importants travaux de régénération de la ligne Saint-Etienne-Roanne n'entraînent pas une fermeture totale de la ligne pendant plusieurs semaines.

● L'ADTC-Grenoble réclame la remise en service du trolleybus sur deux lignes du réseau urbain grenoblois. Elle a protesté vigoureusement contre la dépose, contre tout bon sens, de lignes aériennes existantes dans Grenoble intra-muros.

● L'association pour la promotion de la ligne Grenoble-Veynes (AGV) a proposé à la région un plan de rénovation de la ligne basé sur la mise en place d'un block automatique adapté à la voie unique. On peut réduire la distance entre points de croisement de 24 km à 14, augmenter le débit, améliorer la ponctualité (qui s'est détériorée récemment) et la sécurité des circulations, et mettre fin aux faiblesses du système actuel CAPI de signalisation et à l'arrêt général.

● L'AGFUT-DTC74 critique la mauvaise qualité des relations ferroviaires et routières entre le Chablais et Annecy. Elle souhaite que les Jeux Olympiques de 2018, s'ils ont lieu en Haute-Savoie, soient l'occasion de remettre à niveau les transports publics et de combler un demi-siècle de retard.

● Jean-Claude Chaussé, président de DARLÛ, réclame une desserte de l'axe Lyon-Crémieu et la réouverture de la ligne Lyon-Trévoux. Il s'étonne que Lyon n'ait reçu récemment que 28 millions d'euros de l'Etat pour développer ses transports en site propre, alors que 35 milliards sont prévus pour les transports franciliens.

Activités de la FNAUT

● Marc Debrincat et Jean Lenoir ont participé à la première réunion de l'Agence Française de l'Information Multimodale et de la Billettique.

● Jean Sivardière, Régis Bergounhou et Claude Pierre dit Barrois ont rencontré Marc Papinutti, directeur des infrastructures de transport au ministère de l'écologie.

● La FNAUT a obtenu le financement par le PREDIT d'une étude sur les liens entre mobilité urbaine et localisation de l'habitat, qui sera réalisée par l'économiste Jean-Marie Beauvais.

● Jean Sivardière a participé à une table ronde sur la libéralisation du TER lors des premières rencontres parlementaires sur le TER organisée par le député UMP Yanick Paternotte.

● Erick Marchandise représente la FNAUT au groupe de concertation "train + vélo" réuni par la SNCF.

● Marc Debrincat et Jean Lenoir ont rencontré Mireille Faugère, directrice générale de SNCF-Voyages, pour faire le point sur les demandes présentées par la FNAUT en matière d'information horaire et tarifaire. Un dialogue de fond est maintenant engagé.

● La FNAUT a signé la pétition de l'association européenne Transport et Environnement contre les mégacamions.

● Claude Pierre dit Barrois, président de la FNAUT Lorraine, a été renommé membre de la Commission nationale d'évaluation de la sécurité des transports guidés.

Archives de la FNAUT

Les anciens numéros de FNAUT Infos, du n°101 (janvier 2002) au n°170 (décembre 2008) sont téléchargeables sur le site de la FNAUT (www.fnaut.asso.fr). Une version papier peut être obtenue en s'adressant au siège de la FNAUT, dans la limite des stocks disponibles (2 euros pour un numéro, 5 euros pour 4 numéros, paiement en timbres si possible).

Les divers communiqués publiés par la FNAUT, notre intervention détaillée lors de notre conférence de presse du 11 septembre sur les lois Grenelle 1 et 2 et sur la taxe carbone ainsi que différents dossiers sur les transports sont également disponibles sur notre site.

fnaut infos- Bulletin mensuel d'information

Directeur de publication : Jean Sivardière

CPPAP n° 0913 G 88319 - Dépôt légal n°179

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 : Pernetz

☎ : 01 43 35 02 83 fax : 01 43 35 14 06

e-mail : contact@fnaut.org

Internet : <http://www.fnaut.asso.fr>

CCP : 10 752 87 W Paris

Le Grenelle est passé, on peut bitumer

Avec le Grenelle de l'environnement, on a pu croire que le lobby routier avait disparu : toujours actif dans la coulisse, il réapparaît aujourd'hui au grand jour.

En août dernier, Alain Joyandet, maire UMP de Vesoul et secrétaire d'Etat, a annoncé triomphalement que Nicolas Sarkozy venait d'accepter d'inscrire l'autoroute Langres-Vesoul (une "éco-autoroute", bien sûr, qui coûtera au moins 550 millions d'euros) au Schéma national des infrastructures de transports : "c'est un désenclavement historique du nord de la Franche-Comté vers Paris", la région est sauvée. Après l'impact prévisible de la mise en service du TGV Rhin-Rhône, ce sera surtout le coup de grâce pour la ligne Paris-Bâle.

Des projets autoroutiers sont défendus par des élus politiques et consulaires dans tous les départements (voir page 6 pour l'A154 Orléans-Chartres). Côté rail, on fait miroiter de grands projets lointains ou illusoire : le Chef de l'Etat promet le TGV aux 250 000 habitants du Havre et le président de la région Limousin fait la même promesse aux 29 000 habitants de Guéret.

Quant aux projets ferroviaires plus modestes, rien ne presse. La remise en état de 800 m de voie désaffectée, pour raccorder les lignes Reims-Châlons et Châlons-Verdun à Saint-Hilaire-au-Temple, permettrait de faire circuler des trains directs entre Verdun et Reims en évitant un détour de 34 km par Châlons-en-Champagne et un changement de TER dans cette ville. Verdun serait alors à 2h30 de Paris par correspondance à Reims avec le TGV Est. Ce projet défendu depuis des années par la FNAUT est estimé entre 10 à 15 millions d'euros. Mais on en est encore à financer l'étude "technique et socio-économique" (100 000 euros). La région Lorraine est prête à en payer la moitié (hors la participation prévue de RFF pour 15%) mais la région Champagne-Ardenne (Saint Hilaire est situé sur son territoire) hésite à se lancer dans une telle aventure, elle a demandé à l'AFITF, au conseil général de la Marne et à trois communautés de communes concernées de s'impliquer financièrement. Faudra-t-il également solliciter la FNAUT ?

Le Grenelle n'a rien changé : la route, on élargit ; le rail, on réfléchit.

Jean Sivardière

Un réseau ferroviaire Intercités pour l'aménagement du territoire

Le rail possède un créneau, aujourd'hui négligé mais porteur d'avenir, entre TGV et TER. La FNAUT propose de recréer, à partir des lignes classiques existantes, un réseau ferré d'intérêt national, complémentaire à la fois du réseau des lignes à grande vitesse et des réseaux régionaux centrés sur les métropoles de province, et exploité en synergie étroite avec eux. Ce réseau, performant et bien maillé, permettrait d'assurer des relations directes entre grandes agglomérations, de relier entre elles la quasi-totalité des villes de plus de 100 000 habitants, de desservir au passage la majorité des villes moyennes et de faciliter les relations transversales. Egalement favorable au développement du trafic de fret, il contribuerait à une dynamisation des économies régionales et à un aménagement équilibré et durable de l'ensemble du territoire français.



Photo : Marc Debrincat

Le constat

Si les relations par TGV entre l'Île-de-France et les métropoles régionales ainsi que les relations TER centrées sur les grandes villes se sont fortement améliorées ces dernières années, se déplacer par le train d'une ville moyenne à une autre (et parfois même d'une grande agglomération à une autre) ou sur un axe transversal relève souvent du parcours du combattant voire de l'aventure.

Malgré diverses initiatives de la SNCF ou des régions, le déclin des relations interrégionales à moyenne ou longue distance traditionnellement assurées par les trains Corail se poursuit.

Il est aujourd'hui impossible d'effectuer un trajet direct en train entre des villes importantes pourtant voisines (ce qui ne pose évidemment aucun problème par la route). Des détours longs et coûteux

ou le recours à des services de cars peu attractifs sont imposés au voyageur pour aller par exemple de Tours ou Poitiers à Châteauroux, de Montluçon à Moulins, d'Auxerre à Nevers, de Châlons à Troyes, d'Epinal à Dijon, de Colmar à Fribourg, de Rouen à Chartres, de Saint-Brieuc à Lorient, ...

Le cas de Nantes et Poitiers est sans doute le plus frappant : chacune de ces capitales régionales est reliée par rail à celles des autres régions voisines, mais elles ne le sont pas entre elles.

D'autre part, de nombreuses relations transversales ont disparu (Calais-Bâle, Lyon-Toulouse par le Massif Central), ont périclité (Lyon-Bordeaux) ou ont été affaiblies (Côte basque-Marseille). Certaines ont été fragilisées par la concurrence du TGV (Lyon-Nantes). Même des lignes radiales sont menacées par cette concurrence (Paris-Bâle).



Un réseau Intercités

Un double objectif

Le réseau TGV s'étend peu à peu mais il bénéficie surtout à l'Île-de-France et aux métropoles de province. La concentration du trafic ferroviaire sur un petit nombre d'itinéraires souvent surchargés laisse de côté toute une partie du territoire, mal desservie par des lignes peu fréquentées et dont souvent l'état se dégrade. L'image du chemin de fer à deux vitesses est bien connue, et elle se renforce peu à peu.

Pour échapper à cette logique perverse de court terme, il est manifestement nécessaire de repenser l'évolution du réseau ferré, de moderniser le réseau ferré classique et de l'étoffer, car TGV et TER ne répondent pas, et de loin, à tous les besoins des voyageurs.

Le réseau Intercités proposé par la FNAUT est le chaînon manquant entre les réseaux TGV et TER, susceptible à la fois de les renforcer en les alimentant et de faciliter les relations interurbaines grâce à un maillage général du territoire, par opposition aux logiques TGV (centrage sur les liaisons intermétropoles et passage par Paris) et TER (centrage sur les grandes villes régionales).

Mais ce projet de réseau Intercités ne concerne pas que les voyageurs, à qui il offrirait un moyen de déplacement efficace et économique. Accessible également au trafic de fret, il faciliterait les contacts des villes moyennes entre elles et avec les métropoles régionales voisines, et permettrait de conforter, voire relancer, leurs activités industrielles, commerciales et culturelles.

Il s'agit donc à la fois d'un projet pour les voyageurs et d'un projet d'aménagement du territoire bien adapté au contexte actuel car il permettrait :

- d'assurer une mobilité interurbaine durable, sûre, moins dépendante de la route voire de l'avion, non soumise aux variations brutales du prix du pétrole et à sa hausse quasi-inéluctable, et compatible avec l'obligation de limiter les nuisances et les émissions de gaz à effet de serre, mais aussi la consommation d'espaces naturels et de terres agricoles ;

- d'éviter une concentration excessive d'activités et de population dans la région parisienne et les métropoles régionales, et d'attirer au contraire de nouveaux habitants dans les villes moyennes en accompagnant une tendance nouvelle de migration de l'emploi en dehors des grandes villes, tout en favorisant les centres-villes plutôt que l'étalement urbain.

Le réseau

Le réseau Intercités étudié par la FNAUT sous la direction de Dominique Romann permet d'assurer des liaisons directes entre les grandes agglomérations françaises (ou étrangères proches des frontières) de

plusieurs centaines de milliers d'habitants, d'irriguer la totalité des aires urbaines de plus de 100 000 habitants et la quasi-totalité des chefs-lieux de départements, enfin de desservir au passage la majorité des petites villes, soit au total les trois-quarts de la population française. La quasi-totalité de la population française se trouverait à moins de 50 km d'une gare située sur une ou plusieurs liaisons interrégionales ou internationales.

Le réseau serait composé de 19 000 km de lignes structurantes, dont 7 000 à voie unique. 7 600 km seraient à moderniser et 1500 à rouvrir. Parmi les lignes à moderniser, souvent après des années d'abandon, ne sont pas comptées les lignes saturées telles que Tours-Bordeaux, Paris-Rouen ou Marseille-Nice, qui seront doublées par des LGV.

Les voies à rouvrir - (Nantes)-Cholet-Poitiers et la rocade francilienne sud Rouen-Orléans-Châlons en priorité - sont, pour l'essentiel, disponibles car utilisées pour le fret ou fermées à tout trafic mais avec des emprises encore préservées. Il est donc particulièrement important de sauvegarder ces emprises inutilisées afin de permettre des réouvertures à un coût raisonnable.

Un projet réaliste

Le projet de la FNAUT (qui, rappelons-le, approuve par ailleurs le programme des 2 000 km de LGV acté dans la loi Grenelle 1, à l'exception du barreau Poitiers-Limoges) a pour originalité de ne pas exiger de grands travaux spectaculaires et très coûteux, mais des investissements plus ponctuels et parfois modestes qui peuvent avoir vite des effets positifs à la fois pour le trafic voyageurs (intercités et longue distance) et le trafic de fret. Ainsi la VFCEA (FNAUT Infos n°179) ne coûterait que 200 à 300 millions alors que sa modernisation créerait une nouvelle transversale Nantes-Bourges-Dijon-Mulhouse.

La philosophie de la FNAUT consiste donc, en dehors des projets de LGV admis par tous, à valoriser systématiquement le réseau classique existant, à le mailler et à mettre l'accent sur "les petits ou moyens investissements qui peuvent rapporter gros" (c'est aussi l'esprit du "plan rail" mis en œuvre en Suisse).

Cette démarche est doublement réaliste : d'une part une LGV n'est pas toujours adaptée pour désenclaver le territoire (voir le cas de Limoges), d'autre part son coût rend sa réalisation plus qu'hypothétique, même à long terme.

C'est dans cet esprit que la FNAUT a recommandé dans le passé des opérations telles que le "shunt" de Saint-Germain-des-Fossés sur l'itinéraire Lyon-Clermont-Ferrand, ou encore la réouverture de la ligne du Haut-Bugey sur l'itinéraire Mâcon-Genève.

Une exploitation repensée et unifiée

Tous les types de trains - Corail, TER, fret - coexisteraient sur le réseau Intercités. Mais celui-ci serait principalement affecté à des dessertes interrégionales assurées par des trains rapides, circulant entre 120 et 200 km/h suivant la qualité des tracés, reliant de grandes villes et s'arrêtant dans les villes intermédiaires, tous les 30 à 80 km.

L'amélioration de l'infrastructure rendrait plus performants les trains nationaux ou interrégionaux gérés par la SNCF ou par les régions (ainsi que les TER et trains de fret). De nouveaux axes pourraient être desservis.

Les méthodes d'exploitation des relations Intercités devraient être vigoureusement modernisées (voir FNAUT Infos n°161 et 169).

Le nombre de relations directes serait porté à 10 en moyenne par jour et par sens, au moins à 6 pour les relations à moyenne distance (300 à 600 km).

Le nombre de trains directs serait augmenté en mettant bout à bout des relations existantes, comme cela a été fait récemment pour créer des TER Grenoble-Dijon. De tels trains de cabotage à long parcours sont réclamés par la clientèle, et pas seulement celle des personnes âgées et des familles, qui apprécie peu les ruptures de charge.

Bien entendu, le réseau Intercités devrait être exploité comme ... un réseau, et non comme un ensemble de lignes indépendantes, qu'il s'agisse d'information et de promotion commerciale, de tarification, de correspondances, de matériel roulant.

Tous les trains Intercités seraient accessibles sans réservation obligatoire, comme le sont aujourd'hui les Corail Intercités et les TER. La tarification serait homogène et simple. La restauration à bord, un atout essentiel du train, serait réintroduite. L'offre de trains de nuit et de services auto/train serait renforcée car elle correspond aux besoins d'une partie non négligeable de la clientèle ferroviaire.

Enfin il serait souhaitable de regrouper sous une autorité organisatrice nationale unique, associant l'Etat et les régions, toutes les dessertes interrégionales, dont la gestion est actuellement dispersée entre Voyages-SNCF (trains Téoz, Lunéa, Corail de jour et de nuit), SNCF-Proximités (trains Corail Intercités) et les régions (trains TER, de plus en plus nombreux, circulant sur des distances moyennes et longues).

Ces activités disparates, regroupées et couvrant désormais l'ensemble du territoire, devraient être affichées sous la marque unique "Intercités" aisément identifiable par le public.

Réponses à quelques objections

1. *Ce projet vient trop tard : la France dispose aujourd'hui d'un maillage autoroutier consistant et performant, équivalent à la fois du réseau TGV et du réseau Intercités, et il a créé une situation irréversible d'usage généralisé de la voiture et du camion.*

Les insuffisances des liaisons ferrées interrégionales ne peuvent être compensées que très partiellement par la route. La voiture est coûteuse (et le sera de plus en plus), dangereuse et pénalisée par les contraintes de pénétration en ville. Et il faut penser à moyen et long terme. Le pétrole à 200 euros le baril, une dérive climatique exigeant une limitation sérieuse des émissions de CO₂ : il faut anticiper ces dangers et favoriser dès aujourd'hui des transferts modaux massifs qui sont inéluctables (Alfred Sauvy disait : "il faudra labourer les autoroutes").

2. *Il est quand même bien moins coûteux de créer des dessertes par autocar sur autoroutes, encore interdites sauf rares dérogations (Nice - Aix-en-Provence), comme l'a proposé le député UMP Hervé Mariton dans un amendement à la nouvelle loi ferroviaire "ORTF".*

Pour les voyages à moyenne ou longue distance, le train est nettement plus attractif que le car par sa sécurité, son confort, sa vitesse et sa régularité (il n'est pas pénalisé par les embouteillages urbains). On le vérifie lors des mises sur route de services ferroviaires : la moitié de la clientèle du train échappe au car et se tourne vers la voiture, l'autocar ne retient que les seuls captifs.

La mise en place d'un réseau de cars sur autoroutes, sur le modèle américain des bus Greyhound ou sur le modèle espagnol, est la solution idéale pour faire disparaître le train sur les axes Intercités les moins fréquentés en écrémant une partie de sa clientèle (et de le fragiliser sur les autres axes). L'amendement Mariton a heureusement été rejeté par l'Assemblée Nationale.

Plutôt que de mettre en place un concurrent "low cost" du train, mieux vaut concentrer le trafic sur le mode le plus efficace, en proposant des tarifs attractifs à la clientèle la plus modeste (étudiants en particulier). Comme en transport régional, train et car doivent être complémentaires et non concurrents.

3. *Le train est surdimensionné par rapport aux trafics observés, la capacité du car est mieux adaptée.*

Les trafics observés ne sont pas révélateurs des trafics potentiels, tant l'offre ferroviaire actuelle est généralement inadaptée aux besoins. Les contraintes liées au prix du pétrole et à l'évolution climatique apporteront une clientèle massive au transport collectif. La SNCF prévoit une multiplication par 4 du volume du trafic TER : le trafic intercités augmentera fortement lui aussi.

Financement du réseau Intercités

Un coût modéré

Notre projet, basé pour l'essentiel sur des infrastructures existantes à moderniser, représente un investissement d'environ 10 milliards d'euros (sur la base d'une dépense moyenne d'un million d'euros par km), soit l'équivalent de 500 km d'autoroutes ou de LGV à 20 millions/km (il s'agit bien entendu d'un ordre de grandeur). Un tel coût est modéré car le réseau proposé est multi-usages (TGV, TER et fret) et irrigue l'ensemble du territoire.

A titre de comparaison, la loi Grenelle 1 a retenu un programme de 4 500 km de LGV dont la première phase (2 000 km), qui doit être engagée d'ici 2020, coûtera 70 milliards d'euros (l'Etat s'est engagé à apporter 16 milliards et en réclame autant aux collectivités territoriales). Le seul projet Lyon-Turin est évalué à 15 milliards dont la moitié pour le tunnel transfrontalier (pour lequel la France fournira 2 milliards). Les 60 projets de TCSP des villes de province (350 km) soutenus par l'Etat à la suite de l'appel à projets 2009 coûteront environ 7 milliards (l'ensemble des projets recensés par le GART se monte à 18 milliards). Enfin les projets du Grand Paris ont été chiffrés à 40 milliards.

La philosophie de la FNAUT est donc à l'opposé de celle de l'association Altro (voir page 4), dont les projets grandioses au regard des enjeux et des alternatives fascinent bien des responsables politiques et économiques mais ne verront jamais le jour : ils risqueraient d'ailleurs de déstabiliser le réseau classique en rabattant les trafics sur une transversale unique qui ne concernerait que quelques grandes villes.

L'investissement : projet pour l'emprunt national

Les régions se sont attelées ponctuellement à la modernisation du réseau ferré classique, mais elles sont incapables de mener cette tâche seules. De plus, leur action parcellaire ne favorise pas nécessairement l'émergence d'un réseau rapide d'intérêt national, qui n'est d'ailleurs pas de leur compétence.

Le pilotage et le financement d'un réseau Intercités sont clairement de la responsabilité de l'Etat, en concertation avec les régions et avec leur éventuelle contribution financière. La FNAUT demande que son projet soit introduit dans le Schéma National des Infrastructures de Transports en élaboration.

Le projet présenté par la FNAUT ne trouve évidemment sa rentabilité qu'à moyen terme et par suite, malgré son intérêt évident pour l'aménagement du territoire et l'environnement, l'Etat trouvera

toujours plus urgent de financer d'autres projets plus immédiatement rentables, et le réseau classique risque de rester le parent pauvre du rail.

Ce projet volontariste se prête donc bien à un financement par un emprunt national qui vise à infléchir l'avenir et non à apporter un complément au financement de projets traditionnels. C'est pourquoi la FNAUT souhaite que la mise à niveau du réseau ferré classique soit retenue comme l'un des secteurs stratégiques pour l'affectation du produit de l'emprunt. Une telle décision serait certainement bien perçue par l'opinion, dont une partie pourrait estimer que les travaux prévus dans le cadre du Grand Paris reçoivent une priorité excessive (les maires de Lyon et Marseille ont déjà réagi en ce sens).

L'exploitation

Indépendamment de la hausse inéluctable du prix des carburants routiers et des mesures qui pourront être imposées pour lutter contre l'effet de serre, les performances des lignes modernisées et l'accroissement des fréquences attireraient une clientèle nouvelle. Dans ces conditions, on peut schématiquement distinguer deux types de lignes :

- un groupe très majoritaire de lignes globalement rentables ou non déficitaires pour l'exploitant, permettant d'atteindre les deux premiers objectifs de liaisons directes entre grandes agglomérations, complétées par la desserte des villes moyennes associées ; ce réseau peut comprendre des axes parallèles à des lignes à grande vitesse qui assurent des « dessertes d'extrémités » ;

- un groupe de lignes relevant du service public et de l'aménagement du territoire, complémentaire du précédent, desservant les chefs lieux de département et les centres de services, en particulier dans les zones de moindre densité de population, et permettant d'assurer une répartition régulière des dessertes sur le territoire et de ne pas avoir de zone située à plus de 40 ou 50 km d'une gare.

Ce deuxième groupe se distingue du premier uniquement par son mode de financement, son exploitation efficace supposant l'instauration d'un système intermodal de péréquation basé sur des écotaxes. Il ne doit surtout pas être considéré comme un réseau secondaire, car il fait partie du même réseau que le premier groupe et présente un caractère national tout aussi indiscutable.

Le projet de réseau Intercités a été soumis par la FNAUT au Chef de l'Etat, au gouvernement, à la commission Juppé-Rocard, à RFF, à la SNCF, aux diverses associations d'élus et aux médias.

LGV : 2 000 km et après ?

On connaît les énormes difficultés de financement des LGV (FNAUT Infos n°177), qui ralentissent déjà la réalisation du programme prioritaire de 2 000 km, auquel il faut dorénavant adjoindre la LGV Paris-Le Havre voulue par le Chef de l'Etat (4 milliards d'euros). De plus, les LGV sont en concurrence avec bien d'autres investissements lourds : régénération du réseau classique, projets du Grand Paris, plan Borloo pour le fret ferroviaire, sans oublier les gros travaux nécessaires pour respecter la loi de 2005 sur l'accessibilité des transports collectifs. C'est dans ce contexte incertain que le Conseil national de la FNAUT s'est longuement interrogé sur le programme complémentaire de 2 500 km de LGV acté dans la loi Grenelle 1.

Doubler la LGV Paris-Lyon ?

Le projet SNCF de LGV Paris-Lyon bis par Bourges (FNAUT Infos n°161) comporte encore bien des inconnues.

● La LGV existante est-elle en voie de saturation rapide ? La SNCF et RFF (qui constate que le nombre de TGV qui l'empruntent stagne) ont des avis divergents. La signalisation ERTMS 2 permettra d'accroître sa capacité de 12-13 TGV par heure et par sens jusqu'à 15 à 16. Inversement, à court terme, l'ouverture prochaine de la LGV Rhin-Rhône (est-ouest) et le renforcement de la desserte Paris-Genève vont la surcharger.

● Si la saturation se confirme (celle de la gare de Paris-Lyon est inévitable), la desserte de nouveaux territoires est plus intéressante qu'un doublement sur place. Mais, partant de la gare non saturée de Paris-Austerlitz, faut-il passer par Montargis, Auxerre et Dijon, en intégrant les branches nord-ouest et sud du TGV Rhin-Rhône et en renforçant ainsi leur potentiel de trafic, ou plus à l'Ouest par Bourges ou Nevers puis Moulins et Mâcon, ce qui permettrait plus facilement d'améliorer la desserte de Limoges, Montluçon et Clermont-Ferrand ? Les deux projets sont-ils compatibles ? Ils répondent à des enjeux distincts : liaisons européennes nord-sud ou aménagement du territoire français. Dans le premier cas, une antenne vers Orléans et Courtaulin permettrait de relier les LGV Paris-Lyon et Atlantique ; dans le second cas, on amorcerait une LGV transversale Nantes-Lyon située plus au sud.

La FNAUT estime qu'une prise de position serait aujourd'hui prématurée. Elle souhaite cependant que les investissements envisagés sur le réseau classique au sud du tracé Paris-Lyon par Bourges soient accélérés car ils conserveront leur pertinence quoi qu'il arrive.

Horizon 2030

Il faut aussi se demander si la mobilité des voyageurs et du fret (tous modes confondus) va continuer à croître comme pendant les 30 dernières années. Le projet Lyon-Turin semble réaliste car, sur cet axe, le trafic routier de transit, transférable intégralement sur le rail, est énorme et le restera selon toute vraisemblance. Mais la deuxième phase du programme de LGV n'impliquerait-elle pas un suréquipement de notre pays ?

La hausse très probable du prix du pétrole, donc du coût d'usage de l'avion et de la voiture, provoquera-t-elle un report important de trafic sur le rail ? Quel sera l'effet de la concurrence entre opérateurs ferroviaires ?

La société moderne est de plus en plus "nomade", mais comment évolueront le coût du transport ferroviaire et le pouvoir d'achat ? Le fractionnement des vacances favorise l'usage du TGV. Inversement, les entreprises développent télétravail et vidéo-conférences, ce qui limitera les déplacements d'affaires.

Couvrir la France de LGV ?

Il convient aussi de se méfier de l'idée, très en vogue chez les élus, qu'on ne peut pas survivre à plus de 2h de Paris par TGV : le fantasme du TGV se superpose au fantasme, hélas toujours bien vivant, des autoroutes.

Faut-il croire Jean-Paul Bachy, président PS du Conseil régional de Champagne-Ardenne, quand il affirme péremptoirement : "une région sans TGV aujourd'hui, c'est un village sans électricité il y a un siècle" ? Faut-il croire René Souchon, président du Conseil régional d'Auvergne, qui déclare avec emphase que : "l'absence de TGV dans le Grand Massif Central condamne un quart de la population française à la désespérance" ? Faut-il vraiment électrifier le tronçon Limoges-Guéret pour amener le TGV à Guéret, comme l'envisage la région Limousin ?

Les incertitudes techniques ou économiques et les rêveries renforcent la conviction de la FNAUT que, tout en étendant le réseau TGV, il faut aujourd'hui jouer résolument la carte du réseau classique. Une LGV Achères-Rouen suffit pour desservir le Havre. Ce qui compte pour une région (Centre, Auvergne, Limousin, Normandies), ce n'est pas forcément de posséder une LGV complète, mais de disposer vite d'un réseau classique modernisé (comportant éventuellement des tronçons de LGV) et d'un accès performant aux métropoles voisines et au réseau à grande vitesse : une bonne desserte TGV est plus importante qu'une LGV !

ALTRO persiste et signe

L'association ALTRO (FNAUT Infos n°161 et www.altro.org) continue à défendre son projet de LGV (1070 km) qui pourrait être opérationnel en 2030 : Transline-nord (Paris-Montluçon), Transline-est (Rennes-Nantes-Limoges-Lyon), "pont ferroviaire est-ouest", et Limoges-Angoulême. Selon Michel Caniaux, délégué général, "situer Transline-est à la latitude de Bourges serait préparer un grand gâchis". Transline est "un outil de la démarche écologique, il permettra d'envisager l'avenir différemment au lieu de le subir".

ALTRO regroupe aujourd'hui 25 collectivités territoriales : régions ; départements (la Charente-Maritime dont Dominique Bussereau est président) ; grandes agglomérations ... et même Fougères "qui bénéficiera de l'arrivée de Transline à Rennes" (à 40 km). A noter qu'une extension ultérieure de Transline jusqu'à Caen est prévue, avec deux gares nouvelles (Vire et Fougères).

ALTRO s'inquiète de l'opposition qui se manifeste sur le terrain au projet de barreau LGV Poitiers-Limoges "malgré le soutien des militants du PS". Elle met en avant des arguments décisifs : Transline offrira à ce tronçon un débouché vers Budapest et évitera à Limoges d'être un "cul-de-sac de la grande vitesse" (comme Genève ?) ; et si cette opportunité de LGV n'est pas saisie, "les habitants du Limousin seront les otages des futures hausses du prix des carburants et contraints dans leurs déplacements faute d'alternatives ferroviaires performantes". Dès son inauguration en 2016, on pourra y faire circuler des trains Brive-La Rochelle, Châteauroux-Bordeaux et Guéret-Rennes (et pourquoi pas Capdenac-Fougères ?).

ALTRO propose même que le barreau soit à double voie, sinon il sera vite encombré par le trafic prévu par sa "pré-étude fonctionnelle" "si l'ambition de développer les ports de l'Atlantique se concrétise". Comme l'explique René Souchon, président du Conseil régional d'Auvergne et d'ALTRO, Transline se situe en effet "dans la continuité du TGV Lyon-Turin et offrira à ce projet majeur des fonctionnalités nouvelles en direction des ports français de l'Atlantique et de la péninsule ibérique". "Développeur de la Porte de l'Atlantique, Transline offrira des hubs-fret à Limoges et Clermont, des points de redistribution à Montluçon et Saint Etienne étant incontournables".

ALTRO estime qu'en combinant la construction de Transline et l'implantation d'activités nouvelles, il est possible d'augmenter de 355 000 habitants la population du Limousin (+55%).

Réchauffement climatique

La cause principale du réchauffement est la hausse de la concentration des gaz à effet de serre (GES) de longue durée dans la haute atmosphère : gaz carbonique, méthane, oxyde nitreux, fluorocarbones. La présence d'ozone, à durée de vie plus brève, dans la troposphère, joue aussi un rôle important.

Le rôle des particules en suspension dans l'atmosphère (aérosols), évoqué dans FNAUT Infos n°170, est très complexe : elles ralentissent le réchauffement en absorbant la chaleur solaire (comme les poussières émises lors des grandes éruptions volcaniques) ; mais en se déposant sur les surfaces enneigées, ces particules sombres réduisent l'albedo (pouvoir réflecteur) de ces surfaces et en accélèrent la fonte.

Nous indiquons ci-dessous, en watts par m², les contributions dominantes des activités humaines au réchauffement climatique (source : GIEC).

Gaz carbonique : + 1,66

Autres GES de longue durée : + 0,98

Ozone troposphérique : + 0,35

Aérosols en suspension : - 1,2

Aérosols déposés sur la neige : + 0,1

Utilisation des sols : - 0,2

Total : +1,6 (la plage d'incertitude s'étendant de 0,6 à 2,4). L'effet de la variation naturelle du rayonnement reçu par la Terre due à celle de paramètres astronomiques (orbite de la Terre) ou physiques (surface du Soleil) est de + 0.12 (entre 0,06 et 0,30). Merci à Dominique Dron et Jean Jouzel pour ces précisions.

Accélération

La superficie de la banquise arctique a diminué de moitié en 30 ans, comme son épaisseur moyenne, passée de 3m à 1,5m. Selon le WWF, cette banquise disparaîtra l'été bien avant 2050, date initialement prévue. Pour la première fois, en 2008, les passages maritimes longeant les côtes sibériennes et canadiennes ont été praticables en bateau.

Selon une étude d'universitaires espagnols, les 21 glaciers existants dans les Pyrénées (10 en Espagne, 11 en France, superficie totale 450 hectares) auront totalement disparu avant 2050.

Le président des Maldives, Mohamed Anni Nasheed, veut acheter des terres aux pays voisins, l'Inde, le Sri-Lanka ou l'Australie, pour offrir un refuge aux citoyens en prévision d'une montée des eaux. Avec 80% des terres à moins d'un mètre au-dessus du niveau de la mer et un point culminant à 2,3 mètres d'altitude, les 1192 îles composant l'archipel sont gravement menacées par le réchauffement climatique.

Les Pays-Bas vont renforcer leurs digues. Dépense prévue : plus d'un milliard d'euros par an jusqu'en 2050.

Taxe carbone, quotas de CO₂, bourse de transit

Trois outils financiers ont été imaginés pour inciter entreprises, collectivités et consommateurs à limiter leurs émissions de gaz à effet de serre (GES) et limiter ainsi à 2°C au plus la hausse de la température par rapport à celle de l'époque pré-industrielle.

● **La Contribution Climat Energie** généralement appelée taxe carbone (voir FNAUT Infos n°178), concerne les "activités diffuses", chauffage des bâtiments et déplacements. Une telle taxe existe déjà dans les pays scandinaves, mais non à l'échelle européenne.

En France, le rapport Rocard a proposé un prix initial de 32 euros la tonne de carbone, mais ce prix, déjà inférieur aux recommandations des experts et des ONG (45 euros) n'a pas été retenu par le gouvernement, qui a préféré une introduction plus progressive (et donc moins efficace) de la taxe.

La taxe carbone ne doit pas être confondue avec une éventuelle taxe appliquée sur les produits importés depuis des pays moins exigeants que les pays européens en matière de protection de l'environnement.

● **Les quotas d'émissions de GES** concernent les grandes industries les plus consommatrices d'énergie (sidérurgie, ciment, verre, papier, production d'électricité), dont on peut déterminer et contrôler les émissions (environ 45% du total). Pour des raisons pratiques, cette notion ne peut s'appliquer aux activités diffuses.

Un quota est le droit d'émettre une tonne de CO₂ par an. Un PNAQ (Plan National d'Affectation des Quotas), qui doit être approuvé par Bruxelles, précise le nombre total des quotas attribués et leur répartition par secteur.

En France, il a été de 156 millions de tonnes de CO₂ par an au cours du PNAQ1 (2005-2008) et il est de 132 au cours du PNAQ2 (2008-2013). Plus de 1100 installations industrielles sont concernées. En fin d'année, les industriels qui ont trop émis doivent acquitter une amende de 100 euros par tonne de CO₂ excédentaire. Mais ils peuvent aussi acheter des quotas à ceux qui n'ont pas dépassé leur plafond.

Un système d'échange de quotas a en effet été introduit par l'Union européenne en 2005, en application du protocole de Kyoto. Une quantité initiale de quotas étant allouée à chaque entreprise, les quotas sont échangeables et négociables entre entreprises.

Le prix de la tonne de carbone dans le système européen des quotas était de 31 euros en juillet 2008 et 8 euros en février

2009. Il n'est actuellement que de 14 euros : en effet, les industries tournent au ralenti en raison de la crise économique et rejettent moins de CO₂, et un nombre trop important de quotas a été alloué aux entreprises. Ce prix devrait augmenter quand l'activité repartira et surtout quand, à partir de 2013, suite à une modification du système adoptée en décembre 2008, la majorité des quotas sera mise aux enchères, au moins dans le secteur de l'électricité car les industriels ont obtenu de nombreuses exemptions.

Une mise aux enchères intégrale des quotas générerait environ 50 milliards d'euros par an, une somme affectable au subventionnement des investissements permettant de réduire les émissions de CO₂ ou d'économiser l'énergie.

L'intérêt des quotas est de permettre dès aujourd'hui aux industriels de réduire les émissions de CO₂ en développant des technologies propres là où cela leur coûte le moins pour un résultat donné, et d'y être incités par la possibilité de revendre les quotas inutilisés.

● **La bourse de transit alpin (BTA)** est un mécanisme imaginé par l'association suisse Initiative des Alpes pour favoriser le transfert du fret en transit de la route sur le rail, en complément de la RPLP (taxe sur les poids lourds), une fois ouverts les tunnels ferroviaires du Gothard et du Ceneri et renforcés les itinéraires d'accès (le tunnel du Loetschberg est déjà en service). La part modale du rail entre la Suisse et l'Italie est actuellement de 64%.

Le principe de la BTA consiste à fixer le nombre maximum admissible de passages de camions à travers les Alpes (ou les Pyrénées) sur route, puis à délivrer aux transporteurs routiers des droits de transit pouvant ensuite être négociés librement, par analogie avec le marché des quotas en place dans l'industrie (voir www.bourse-du-transit.ch).

Le ministère suisse des Transports a démontré la faisabilité technique et l'efficacité de cette démarche novatrice, compatible avec l'économie de marché. La vente, éventuellement aux enchères, et le contrôle du marché des droits de transit pourraient être mis en place à des coûts modestes.

FNE, la FNAUT et la CIPRA, mais aussi le comité français "la Transalpine", qui rassemble les acteurs politiques et économiques favorables au Lyon-Turin, sont favorables à l'introduction d'une BTA sur l'ensemble de l'arc alpin (pour éviter les détournements de trafic), sans doute encore plus efficace que l'internationalisation des coûts externes dans la directive Eurovignette.

Le carnet du voyageur

Gare routière modèle

La gare routière de Chartres est impeccable : très proche de la gare SNCF, horaires disponibles, espace d'attente avec sièges, départs affichés sur plusieurs tableaux disposés à l'intérieur et à l'extérieur de la gare et même dans le hall de la gare SNCF.

Le parc des cars départementaux est cohérent, une couleur unique (jaune) donne une image positive du transport par car. Les bus urbains sont eux aussi attractifs, tous du même type et flambant neufs. Une "navette des portes" assurée par minibus effectue le tour de la ville ancienne. Un seul bémol : pour aller de la gare SNCF à la station des bus, il faut traverser le parking voitures implanté devant la gare.

Christan Noguier, 95 Argenteuil

Jour de grève

Pierre Bernard-Reymond, sénateur des Hautes-Alpes, usager régulier du train entre Gap et Paris (et par ailleurs ardent défenseur du projet d'autoroute Grenoble-Sisteron), se plaint, dans une lettre à Guillaume Pépy communiquée à l'AGV, des dysfonctionnements de la SNCF.

Quittant Paris à 17h20 par TGV le 17-12-2008, je n'ai été informé qu'à Valence, où je suis arrivé à 19h32, que le train Valence-Briançon (arrivée prévue à Gap à 22h53) était, pour cause de grève, remplacé par un car. Départ d'un quai en plein vent. Les voyageurs montés à bord du car souhaitant se faire confirmer les horaires d'arrivée (les mêmes que ceux du train d'après les agents SNCF), le chauffeur les a informés qu'il n'avait jamais fait le parcours, qu'il ignorait l'emplacement des gares qu'il devait desservir et qu'il était incapable de donner les heures d'arrivée.

La recherche des gares pour aller y prendre d'hypothétiques voyageurs s'est effectivement révélée problématique, sauf quand le chauffeur devait y déposer un passager du car qui lui indiquait le chemin à suivre. Ainsi, à Saillans, le chauffeur s'est engagé dans l'étroite rue principale mais s'est heurté un peu plus loin à un passage sous un pont trop bas pour son car : il a dû faire une marche arrière de 800 m. Ayant raté l'entrée d'une autre gare, il a dû en faire une seconde, plus courte il est vrai. La montée du col de Cabre était heureusement déneigée : que se serait-il passé un jour de forte chute de neige ? ... Le car est finalement arrivé à Gap à 0h40 et à Briançon après 2h00.

Peu auparavant, une machine qui répartirait la voie entre Gap et Valence était tombée en panne et ne pouvait être dé-

placée : le train de nuit Briançon-Paris a donc été transféré sur route jusqu'à Valence, où les voyageurs ont pris le Vintimille-Paris en pleine nuit...

Pierre Bernard-Reymond

Voyage en Corse

L'accès piéton à la gare maritime de Marseille vaut le déplacement : des poteaux indicateurs provisoires mal orientés, deux passerelles en série dont l'une est introuvable, des ascenseurs en panne, un détour de 500 m pour franchir l'autoroute.

Arrivé à Bastia, je constate que le train pour Calvi n'est constitué que d'une motrice Soulé sans remorque alors que du matériel est disponible et bien visible (du temps de la CFTA, ce train comportait trois caisses, une 4ème étant rajoutée à Ponte Leccia pour les voyageurs venant d'Ajaccio). 40 voyageurs assis, 20 debout et les bagages. A Ponte Leccia, changement de train pour deux X2000 sans remorque. Les voyageurs venant d'Ajaccio sont restés debout jusqu'à l'Ile Rousse. En sens inverse, les trains venant de Calvi arrivent complets à l'Ile Rousse, les voyageurs qui embarquent restent debout jusqu'à Ponte Leccia.

Depuis l'introduction des nouveaux horaires, une seule rame double X2000 assure le service entre Calvi et Ponte Leccia : il n'y a donc plus que 4 allers-retours Bastia-Ponte Leccia au lieu de 6 l'an dernier. Les X2000 sont dans un état lamentable : les tringles à rideau tombent sur les voyageurs, les portes ne s'ouvrent qu'à moitié, sans parler des odeurs de mazout.

Les "tramways de la Balagne" sont maintenant effectués avec deux rames Soulé, mais il n'y a plus que 8 allers-retours contre 9 l'an dernier et 10 du temps de la CFTA. 20 voyageurs restent debout lors de chaque trajet.

Sur la ligne centrale Bastia-Ajaccio, 3 rames AMG seulement circulent sur les 5 qui ont été livrées à l'exploitant SNCF. Il y a dix ans, tous les trains comportaient 4 caisses. Pourtant un autorail Renault a été reconstruit à neuf, et les carrosseries de deux remorques ont été refaites impeccablement cet hiver.

A quand des trains de capacité suffisante pour que tous les voyageurs soient assis, et des trains directs Bastia-Calvi et Ajaccio-Calvi ?

Retour à Marseille, sur un quai éloigné de la gare maritime : tous les passagers piétons ont dû s'entasser avec leurs bagages dans un seul bus, alors que ce bus aurait pu effectuer deux services, 45 mn s'étant écoulées entre les arrivées du premier et du dernier piéton.

Jean-Michel Pascal, FNAUT PACA

Entêtement : après l'A19, l'A154 ?

Le Parlement vient de voter la loi Grenelle 1 et discute la loi Grenelle 2. Le gouvernement a adopté une taxe carbone. Tous les jours, les médias diffusent des informations angoissantes sur le réchauffement climatique comme sur la progression des cancers liés aux pollutions. La raréfaction et la remontée des prix du pétrole sont inéluctables.

Mais qu'importe ! Non content d'avoir balaféré la forêt de Montargis par l'A19 en ayant l'impudence de présenter cette autoroute comme une réalisation écologique (voir FNAUT Infos n°157 et 178), le lobby routier lance une nouvelle provocation avec le projet d'une A154 entre Orléans et Chartres.

Or il est question depuis longtemps de rouvrir la voie ferrée qui existe sur ce même itinéraire. Cette réouverture redonnerait à l'étoile ferroviaire d'Orléans toute son importance, mais elle est malheureusement bloquée par de regrettables querelles politiciennes.

Nos concitoyens sont prêts à adopter le rail pour leurs déplacements quotidiens si l'offre est de qualité : le trafic TER augmente régulièrement et la circulation routière, elle, a décliné en 2008. Mais des "responsables" politiques et économiques s'entêtent lamentablement à vouloir couvrir d'autoroutes notre territoire déjà largement équipé. N'ont-ils rien compris ? Sont-ils à ce point inconscients ?

La FNAUT Région Centre s'élève avec vigueur contre ce nouveau projet anachronique et demande que le renouveau de la liaison ferroviaire Orléans-Chartres soit rapidement débloqué et financé. Tout projet concurrent serait un pur gaspillage d'argent public.

JF Troin, président de la FNAUT Centre

Bêtisier autoroutier

Inaugurée en juin dernier par Dominique Bussereau, "l'écoautoroute" A19 traverse d'est en ouest, sur 101 km, le département du Loiret : elle achève le grand contournement sud de Paris. Les 5 zones d'activités aménagées autour de l'A19 occuperont 500 hectares et seront situées en dehors des centres urbains, donc inaccessibles sans voiture.

✘ Eric Doligé, président UMP du Conseil général du Loiret, "ce maillon manquant entre l'Atlantique et l'Allemagne ouvre à la France les portes de l'Europe de l'est et du sud ; plusieurs milliers d'emplois sont attendus ici".

✘ Pierre Coppey, PDG de Vinci Autoroutes France : "c'est le plus bel instrument de lutte anti-crise jamais inventé ; il n'y a pas de croissance sans échanges et pas d'échanges sans autoroute".

✳ Jean-François Mayet, sénateur-maire UMP de Châteauroux : "c'est la dictature du développement durable et du vélo, on veut transformer tous les Français en Vietnamiens ; la solution, c'est la voiture électrique" (Europe 1, 31-07-09).

Il a osé déclarer qu'il faut renforcer l'accessibilité du centre-ville en voiture (France Info, 16-09-09).

✳ Rémy Prud'homme, économiste automobiliste et membre du Conseil d'Analyse Economique (FNAUT Infos n°159) : "le tramway coûte très cher et ne sert qu'à donner une image moderniste au maire dans un but électoral".

✳ Jean-Marc Ayrault, député-maire PS de Nantes : "défendre le plan climat et se battre pour le nouvel aéroport de Notre-Dame-des-Landes n'est pas contradictoire".

Chronique du développement durable

✳ Selon Jean-Louis Legrand, coordinateur interministériel chargé des véhicules décarbonés, en 2025 le parc automobile mondial sera passé de 800 millions de véhicules à 1,5 milliard.

✳ En mai 2009, 812 178 voitures ont été vendues en Chine, soit 55% de plus qu'en mai 2008. La Chine est désormais le premier marché automobile du monde. Le total des ventes pourrait atteindre 11 millions en 2009.

✳ Selon une étude de l'avionneur Boeing, l'Amérique latine aura besoin de 1 700 appareils (140 milliards de dollars) pour faire face à la demande dans les 20 ans qui viennent. La demande mondiale est estimée à 29 400 appareils.

Volonté politique forte

Suite au prédiagnostic réalisé par le cabinet Machin relatif à la réouverture de la ligne de X à Y (15 km), un avant-projet sommaire de la pré-étude fonctionnelle va être élaboré par la région. Le cabinet Truc a été mandaté pour définir auparavant la méthodologie, qui devra être validée par un comité de pilotage politique. Outre la région, les communes, intercommunalités, pays, départements et syndicats mixtes concernés, ce comité comprendra l'Etat, RFF et la SNCF. Il s'appuiera sur les travaux menés par un comité technique qui comprendra les mêmes intervenants. Puis une pré-étude de faisabilité technique et environnementale sera lancée. Si les conclusions sont favorables après réactualisation des pré-études, des études pré-opérationnelles plus approfondies seront envisagées, suivies des études opérationnelles. Si les financements sont réunis, la réouverture pourrait avoir lieu vers 2030-2035.

Jean Sivardière

● **Le président de la récente conférence de Poznan** : "l'humanité a déjà poussé l'écosystème Terre jusqu'à ses limites, poursuivre ainsi aurait des conséquences d'une intensité jamais vue".

● **Proverbe saoudien contemporain** : "mon père chevauchait un chameau, je conduis une voiture, mon fils se déplace en jet, et mon petit-fils chevauchera un chameau".

● **Alfred Sauvy**, dans Les Quatre Roues de la Fortune (1968) : "nous avons fait l'erreur d'asseoir la prospérité de notre économie sur l'industrie automobile, alors qu'il fallait consacrer nos ressources limitées à construire des logements et des équipements collectifs".

● **Yves Martin**, ancien président de la mission interministérielle contre l'effet de serre : "il faut que les ménages les plus aisés qui, par leur mode de vie, émettent le plus de gaz à effet de serre, modifient leurs habitudes. Cela est d'autant plus important qu'ils structurent les désirs de consommation du reste de la population".



Photo : Sasha Dunaevski

Passagers debout

Le PDG de la compagnie aérienne à bas coûts Ryanair envisage de transporter gratuitement des passagers qui accepteraient de voyager debout sur des vols de moins d'une heure : "on voyage bien debout dans le métro".

Chameau contre TER

Le 25 juin 2009, en Seine-et-Marne, un chameau échappé d'un cirque a été percuté par un train TER : pas de bosses pour les voyageurs, mais l'animal a été tué et 14 trains retardés (source : La Vie du Rail).

Billet électeur

En Belgique, le vote est obligatoire. Tous les électeurs ne séjournant pas, pour cause d'emploi, d'études ou de traitement médical, dans la commune où ils doivent voter peuvent obtenir un billet gratuit de train valable pendant le week-end du vote.

Incohérence

Jean-Paul Naud, maire de Notre-Dame-des-Landes, a reçu de la préfecture de Loire-Atlantique un courrier lui rappelant qu'il devait bien prendre en compte les zones naturelles à préserver dans sa commune lors de la révision du Plan Local d'Urbanisme. Vérification faite, il s'agissait des zones destinées à l'aéroport, projet soutenu par le préfet.

Adieu bazou

Au Québec, un bazou (vieille bagnole) peut être échangé contre des titres de transport public ou des réductions sur le service d'autopartage Communauto et sur l'achat de vélos électriques. Cette initiative fait partie du programme «Adieu bazou» visant à retirer 20 000 véhicules des routes d'ici à 2011.

Ecoconduite

Il est inutile de faire chauffer le moteur de votre voiture au démarrage.

Ne poussez pas le moteur mais passez rapidement au régime supérieur.

Conduisez moins vite (10 km/h en moins fait gagner un litre par 100 km sur autoroute), et sans à-coups.

Ne roulez pas au point mort mais utilisez le frein moteur.

Roulez avec des pneus bien gonflés. Entretenez correctement votre voiture.

Si vous retirez 50 kg d'objets inutiles du coffre de votre voiture, vous économiserez 0,5 litre de carburant pour 100 kilomètres parcourus.

Sangliers et chevreuils

Selon le Fonds de garantie des assurances obligatoires de dommages, organisme qui indemnise les dégâts causés par les collisions avec la faune sauvage, 42 471 accidents ont été causés en 2008 sur les routes françaises par des rencontres entre un sanglier (40%), un chevreuil (36%) ou un cerf (8%) et une voiture, surtout dans les massifs forestiers des Landes, d'Alsace, de Lorraine, de Seine-et-Marne et de Sologne. 80% des accidents ont lieu la nuit, au moment où les animaux se déplacent le plus.

Réchauffement

La ligne ferroviaire Lhassa-Golmud (550 km), qui relie le Tibet au réseau chinois, a été bâtie sur des sols gelés. Trois ans après son inauguration, des experts s'inquiètent du réchauffement rapide du plateau tibétain : la ligne pourrait être menacée par la fonte du pergélisol.

Le saviez-vous ?

Un Français parcourt en moyenne 45 km par jour : 15 pour aller travailler, 15 pour ses déplacements de proximité, 15 pour ses loisirs (week-ends, vacances).

Actions en régions

Activités de la FNAUT

Alsace

- A l'initiative de l'association Florirail, du Collectif citoyen de Guebwiller et des Verts, 200 personnes ont participé à une marche sur la voie ferrée Bollwiller-Guebwiller, fermée au trafic voyageurs depuis 40 ans et dont Florirail réclame la réouverture.
- La FNAUT Alsace, Alsace Nature et l'Automobile-Club ont organisé à Colmar, en partenariat avec les chambres consulaires alsaciennes, un colloque sur l'avenir de la mobilité et le rôle des transports dans le développement économique.

Aquitaine

- Le COBARTEC a dénoncé vigoureusement le maire UMP de La Teste, Jean-Jacques Eroles, et le cabinet A'URBA (présidé par Vincent Feltesse, par ailleurs président PS de la Communauté Urbaine de Bordeaux) qui ont proposé, lors de l'élaboration du SCOT du bassin d'Arcachon-Val de l'Eyre, la transformation de la voie ferrée Arcachon-Le Teich (modernisée en 2006 et parcourue par les TER Arcachon-Bordeaux, les plus fréquentées de la région) en boulevard littoral, et la limitation de la desserte TGV d'Arcachon à Fature : le maire veut urbaniser la façade maritime et se plaint de la gêne apportée au trafic routier par 5 passages à niveau et "du masque constitué par la ligne, qui empêche de découvrir les charmes du Bassin". Le COBARTEC s'est inquiété de l'attitude passive des autres élus face à cette énormité dont il a finalement obtenu le retrait.

Bretagne

- L'Association des Usagers des Transports d'Ille-et-Vilaine (AUTIV) demande que les quais des gares traversées par des trains, TGV ou Corail, circulant à plus de 100 km/h soient systématiquement équipés d'une bande d'éveil et d'une bande podotactile afin de mieux assurer la sécurité des voyageurs attendant un autre train (la réglementation actuelle de RFF n'impose cet équipement que si les trains circulent à plus de 150 km/h).

Centre

- La commission d'enquête publique sur le projet de 2ème ligne de tramway de l'agglomération d'Orléans a confirmé le bien-fondé du point de vue du collectif tramway animé par la FNAUT : utilisation souhaitable et possible de l'emprise de la voie ferrée à Saint-Jean-de-Braye, insuffisance des études comparant les différents tracés possibles (le président UMP de l'agglomération, Eric Lemaignan, affirmait : "tout a été étudié, analysé et disséqué dans les moindres détails").

Lorraine

- Lors de l'ouverture, le 28-09-2009, de l'enquête publique sur le projet de gare TGV/TER d'interconnexion à Vandières (54), les représentants de la FNAUT Lorraine ont remis au commissaire enquêteur un mémoire de 11 pages argumentées et illustrées, en présence de vice-présidents du Conseil régional et du Conseil général 54. Ils ont également déposé 115 délibérations, suscitées par la FNAUT Lorraine, de conseils municipaux de villes des quatre départements lorrains (Thionville, Verdun, Remiremont, Saint-Dié, Toul, Lunéville, Epinal, ...) favorables à la construction de la gare de Vandières, représentant 600 000 administrés.

Midi-Pyrénées

- L'association TARSLY-FNAUT a publié un cahier d'acteur lors du débat public relatif au projet d'autoroute Castres-Toulouse. Elle dénonce ce projet d'un autre âge, contraire aux objectifs de la région, de l'agglomération toulousaine et à ceux du Grenelle de l'environnement, et préconise le renforcement des relations ferroviaires entre les deux villes.
- L'association TARSLY-FNAUT a obtenu que tous les usagers du TER Albi-Toulouse soient soumis au même tarif d'abonnement domicile-travail. Ils payaient 200 euros de plus par an s'ils utilisaient la gare d'Albi-Madeleine (située à 77 km de Toulouse) plutôt que celle d'Albi-ville (située à 75 km de Toulouse). Le surcoût est pris en charge par la région.
- Alain Berthoumieu, représentant régional de la FNAUT, a protesté contre l'insuffisance criante des moyens humains consacrés par la SNCF à l'exploitation des trains TER, qui engendre des dysfonctionnements et des mouvements de grèves.

Rhône-Alpes

- L'ADTC-Savoie apprécie les premières mesures de coordination des transports des agglomérations de Chambéry et Aix-les-Bains, qu'elle réclamait depuis longtemps, en particulier la création d'un abonnement commun aux deux réseaux de bus. Elle souhaite la création d'une véritable communauté de transports incluant la liaison TER.

A l'occasion de la Semaine de la mobilité, l'association a organisé une conférence de Sébastien Rabuel, expert au CERTU de Lyon, sur le BHNS.

L'association réclame le renforcement du service de bus entre Chambéry et le Grand Revard afin de limiter les embouteillages observés chaque hiver en fin de semaine.

- Le colloque sur "la valorisation des étoiles ferroviaires et des gares périurbaines" organisé le 29 septembre par le GART, la FNAU et la FNAUT a rassemblé plus de 200 participants et a permis des échanges fructueux entre urbanistes, élus et usagers. Après une introduction de Jean Sivardière sur le rôle structurant du rail, Jean-François Troin et Claude Pierre dit Barrois ont présenté les propositions de la FNAUT pour valoriser les étoiles de Tours et Nancy. Compte rendu dans un prochain FNAUT Infos.

- Jean Sivardière et Jean Lenoir ont rencontré Vincent Pourquery de Boisserin, directeur-adjoint du cabinet de Michel Mercier, secrétaire d'Etat à l'aménagement du territoire, au sujet des dessertes ferroviaires intercity.

- Maurice Abeille a fait un exposé sur le rôle des associations dans la politique des transports lors d'une journée de formation de l'ENPC.

- Jean Sivardière a présenté un exposé sur les grandes infrastructures de transports lors du colloque "climat et transports, du global au local" organisé le 5 novembre à l'Assemblée Nationale par Agir pour l'environnement, le Réseau Action Climat et la FNAUT.

- Max Mondon a été nommé membre du Comité des usagers du réseau routier national mis en place par le MEEDDM. Il est intervenu sur le thème de la libéralisation ferroviaire lors d'une journée de formation de l'ENPC.

- Marc Debrincat, Anne-Sophie Trcera et Régis Bergounhou ont participé aux Assises de la Consommation organisées le 26 octobre par le gouvernement pour discuter l'avenir des associations et institutions consoméristes.

- Jean Sivardière a présenté les propositions de la FNAUT sur la politique ferroviaire à un groupe lyonnais de chefs d'entreprises à l'invitation de l'association La Transalpine.

- Michel Zonca et Jean Lenoir ont rencontré Jean-Michel Genestier, directeur général adjoint de la SNCF Transports et Logistique, et demandé un moratoire sur l'abandon du trafic de wagons isolés jusqu'à la mise en place des opérateurs ferroviaires de proximité.

fnaut infos- Bulletin mensuel d'information

Directeur de publication : Jean Sivardière

CPPAP n° 0913 G 88319 - Dépôt légal n°180

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