fnaut -infos n°181
transport - consommation - environnement
janvier-février 2010
Bulletin de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports - édition nationale

L'Etat, l'automobile et les transports publics

La FNAUT n'a cessé de dénoncer, depuis deux ans, les aides accordées à la route et l'effort insuffisant de l'Etat en faveur des transports publics, en contradiction avec les bonnes intentions de la loi Grenelle 1 du 3 août 2009 (article 12) : "le développement de l'usage des transports collectifs de personnes revêt un caractère prioritaire".

La très sérieuse Union des Transports Publics et Ferroviaires (UTP) a confirmé, dans une note publiée en octobre dernier et intitulée «une aide à la mobilité individuelle au détriment de la mobilité collective», le décalage entre le "bla-bla" à la mode sur le développement durable et les décisions concrètes du gouvernement : «le Grenelle de l'environnement, le plan de relance et le pacte automobile n'ont fait que conforter des priorités largement affichées jusqu'alors».

- En novembre 2008, l'Etat a lancé un appel à projets TCSP et accordé aux agglomérations une aide de 800 millions d'euros, dont 240 au titre du plan Espoir banlieues, pour les 45 projets retenus, d'un coût total de 16 milliards.
- La prime à la casse automobile, introduite fin 2008, devait coûter 220 millions d'euros à l'Etat : la dépense atteignait déjà 390 millions en septembre 2009.
- Le bonus-malus écologique, institué en janvier 2008 pour inciter le consommateur à acheter des voitures peu émettrices de CO_2, a déjà amené l'Etat à dépenser 961 millions (rapport Mariton, 23-09-2009). Le bonus peut atteindre 10% du prix d'achat du véhicule.
- Le plan pour le véhicule décarboné, annoncé le 1er octobre 2009, prévoit 250 millions d'euros de prêts bonifiés au secteur automobile (et pas un sou pour les constructeurs de matériels collectifs).
- Lors du lancement du plan de relance de l'économie en février 2009, 212 millions ont été attribués aux routes, 108 millions au réseau ferré et rien au transport collectif urbain.

En définitive, le transport collectif a reçu moins d'un milliard d'euros d'euros et l'automobile plus de 2,6 milliards. Malgré le lancement, prévu en 2010, d'un deuxième appel d'offre TCSP, la priorité donnée par l'Etat à la voiture électrique risque fort d'accentuer un déséquilibre évident.

Jean Sivardière

L'innovation dans les transports : nécessité, mode ou alibi ?

La FNAUT est très favorable à la recherche dans le secteur des transports, car l'innovation est encore nécessaire pour élargir le créneau de pertinence des modes de transport vertueux. Elle est cependant souvent amenée à critiquer les fausses bonnes idées techniques et les initiatives aventureuses qui ne servent qu'à "faire moderne" et à repousser à plus tard la mise en œuvre des techniques éprouvées, susceptibles d'améliorer rapidement les conditions de transport et le cadre de vie. Aujourd'hui, l'innovation doit porter surtout sur les méthodes d'exploitation des transports publics, l'intermodalité (tarification, billettique), les modes doux et la tarification écologique des différents modes de transport.

Un monorail sur le périphérique parisien ? (cabinet d'architecture Portzamparc)

Gadgets urbains

La FNAUT s'insurge de longue date contre la manie de l'innovation qui affecte le secteur des transports urbains (FNAUT Infos n°78). Dès les années 1970, on a cherché en vain à réinventer le tramway et expérimenté sans succès divers gadgets (Aramis, aérotrain urbain, télérail, Poma 2000) qui devaient faire des miracles : une manière subtile de justifier la pénurie de transport collectif. Heureusement, le TFS (tramway français standard d'Alstom) s'est finalement imposé et a permis la réapparition du tramway en France.

Plus récemment, une autre fausse bonne idée a fasciné des élus locaux plus soucieux de se donner une image moderniste que d'améliorer le service rendu aux usagers : le "tramway sur pneus", censé combler une lacune imaginaire entre bus et tramway (voir les FNAUT Infos n°146, 164, 169 et 172).

Les élus de Nancy et Caen se sont fourvoyés en adoptant le TVR, qui n'a jamais fonctionné correctement. Ceux de Clermont-Ferrand, désireux de plaire à la firme Michelin, ont retenu le Translohr, plus perfectionné que le TVR mais aussi coûteux, de moindre capacité et moins confortable que le tramway (qui aurait pu voir le jour 5 ans plus tôt).

Bizarrement, les déboires des élus "modernistes" ne servent pas de leçon.

Bien des élus restent ignorants ou naïfs. Thierry Goyet, vice-président PC du pays de Lorient chargé des transports, affirme ainsi : "un tramway sur pneus, ça coûte cher mais c'est très efficace, toutes les villes qui l'ont adopté ont observé une forte augmentation de la fréquentation de leur réseau ; c'est un mode cadencé, fiable et propre". Il est exact que les «tramways» de Nancy, Caen et Clermont ont du succès, mais les usagers ont-ils un autre mode de transport à leur disposition ?

L'innovation dans les transports

A Douai, le maire UMP Jacques Vernier, malgré les recommandations de la FNAUT, a très imprudemment adopté le bus à guidage magnétique Evéole, dérivé du prototype Phileas d'Eindhoven, exploité depuis 2004 dans des conditions déplorables (pannes de batteries et de moteurs, ratés du guidage magnétique, exploitation suspendue pendant un an). Les aménagements urbains sont terminés depuis septembre 2007 mais, faute d'homologation, on attend encore la mise en service du matériel roulant (qui circule depuis peu, mais sans guidage), et l'amortissement de l'investissement menace l'équilibre financier de l'autorité organisatrice. La publication d'un dossier accablant sur le Phileas par La Voix du Nord a provoqué la fureur du maire, qui a décidé d'un boycott municipal du quotidien.

A Besançon, on se demande bien pourquoi, les élus communistes ont défendu ce système soi-disant novateur, mais le tramway l'a finalement emporté.

A Grenoble, les élus s'intéressent à nouveau au trolleybus, mais ils ne veulent pas "être les derniers à acquérir des trolleybus de l'ancienne génération" comme ces ploucs de lyonnais, dont les trolleybus articulés Cristalis sont vraiment ringards ! Ils ont gaspillé de l'argent pour faire retirer une partie des lignes aériennes encore en place sur les itinéraires des anciens trolleybus (lignes 31 et 32), et font étudier des trolleybus munis de batteries qui se rechargeraient sur une ligne aérienne discontinue, implantée entre les arrêts. Pourquoi faire simple dès aujourd'hui quand on peut faire compliqué et plus cher dans dix ans ? Mais l'essentiel est bien de faire moderne et d'épater l'électeur.

Nouvelles inventions

La société alsacienne Lohr Industries, qui fabrique les wagons Modalohr et le Translohr, propose le système Cristal : de petits modules automobiles sont utilisés, aux heures creuses, en libre service (comme les vélos de Vélib'). Aux heures de pointe, ils sont mis bout à bout et utilisés comme des bus. Voir aussi le projet Modulowatt (www.modulowatt.org).

Autre projet innovant : un métro monorail circulant au-dessus du boulevard périphérique de Paris, qui ferait doublon avec la ligne de la Petite Ceinture, toujours disponible pour un trafic voyageurs à moyenne distance. La mode de l'innovation irréfléchie atteint même les associations et les particuliers (voir quelques exemples page 3).

Bien entendu, il ne faut pas déduire de ce qui précède que toute innovation radicale doit être rejetée au bénéfice de la seule innovation "incrémentale" (perfectionnement des techniques existantes). Ainsi le métro automatique de Vancouver (voir Ville, Rail et Transports, 17 juin 2009) possède un moteur linéaire qui lui permet de s'affranchir de l'adhérence roue-rail, ce qui réduit la consommation d'énergie et simplifie la maintenance. Mais le désir louable d'innover doit être maîtrisé.

Les élus doivent savoir qu'il y a une grande différence entre un prototype de démonstration et un produit industriel garantissant une exploitation fiable.

Le succès de l'innovation n'est pas toujours au rendez-vous. Le trottoir roulant rapide (longueur 185 m, vitesse 3 m/s) installé en 2002 par la RATP dans la station de métro Montparnasse devait faire gagner 1,5 mn. Après une dépense de 4,5 millions d'euros, il a dû être abandonné, en raison d'incidents techniques à répétition et d'une maintenance très difficile. Cet échec regrettable doit faire réfléchir : il montre bien que, même quand une idée est intelligente et mérite a priori d'être expérimentée, son aboutissement n'a rien d'automatique.

Pour le tramway T6 Châtillon-Vélizy-Viroflay, la RATP envisage de commander 28 rames de tramway sur pneus Translohr pour un coût compris entre 135 et 150 millions d'euros, soit 4,8 à 5,2 million par rame de 240 places. En comparaison, les Citadis 402 du tramway T3 coûtent 3,1 millions pour 304 places. A la place offerte, le Translohr est donc deux fois plus cher que le Citadis.

La recherche-développement ne doit pas se faire in situ, au risque de pénaliser les usagers (cas du Val à Lille, ou de l'alimentation du tramway par le sol à Bordeaux, et bien sûr du TVR) et de retarder l'utilisation de l'existant.

L'innovation ne doit pas retarder la mise en œuvre des techniques existantes qui fonctionnent déjà correctement.

L'innovation doit être guidée d'abord par le souci d'améliorer le service rendu aux usagers (tarification et billettique intermodales) ou la protection de l'environnement ; en clair, ce qui compte, ce n'est pas le tape-à-l'œil.

La SNCF songeait initialement à l'aérotrain pour équiper la LGV Paris-Lyon. Elle a eu la sagesse d'y renoncer au profit du train électrique après le choc pétrolier de 1973 : un choix moins spectaculaire mais économiquement plus rationnel (sans parler de l'utilisation possible du réseau classique par le TGV, un atout qui s'est révélé essentiel).

L'innovation doit être adaptée aux capacités des usagers (information, billettique) et ne doit pas introduire de discrimination entre eux.

Enfin l'innovation peut avoir des effets pervers. Autolib' va stimuler l'usage de la voiture à Paris (FNAUT Infos n°178), et la voiture électrique n'est pas si verte qu'on le prétend.

Les transports par câble

Le transport par câble n'est pas réservée aux stations de ski, il est aussi utilisé depuis longtemps en milieu urbain sous des formes très variées, surtout à l'étranger (FNAUT Infos n°160).

● Systèmes de surface

Le funiculaire : les deux cabines associées circulent sur des rails, en surface comme un tramway ou en tunnel comme un métro, et sont entraînées par un même câble tracteur dans un mouvement de va-et-vient ; l'ascenseur, droit ou oblique, peut être considéré comme une variante du funiculaire.

Le «tramway» à traction par câble : il comprend un ensemble de caisses débrayables tournant en boucle (tram de San Francisco, Poma 2000 de Laon).

● Systèmes aériens

Le téléphérique : les bennes associées (qui peuvent contenir jusqu'à 200 personnes) sont suspendues à des câbles porteurs fixes qui font office de rails, et entraînées par un câble tracteur dans un mouvement de va-et-vient.

Les systèmes du type télécabines comportent des cabines débrayables tirées par un câble tournant en boucle.

Le transport par câble suscite un nouvel intérêt en France et l'association Le Chaînon Manquant, qui en fait la promotion, le présente même comme un concurrent bon marché du tramway. Il convient donc d'examiner le créneau de ce mode de transport et de ne pas céder à la mode de l'innovation.

Le funiculaire possède un créneau évident, analogue à celui des chemins de fer à crémaillère : les liaisons entre des quartier urbains situés à des altitudes différentes. Son analogue aérien, le téléphérique, possède un créneau supplémentaire bien identifié, qui est aussi celui des systèmes aériens de télécabines : le franchissement de grands obstacles (fleuves, ravins). Ainsi, à New-York, un téléphérique relie Roosevelt Island à Manhattan ; à Medellin (Colombie), deux télécabines relient des quartiers pauvres au métro.

Mais le transport aérien par câble ne peut constituer une alternative au tramway sur un axe lourd : ce prétendu «tramway aérien» n'est pertinent que sur des distances hectométriques, ne peut fonctionner que sur des itinéraires rectilignes, n'admet en pratique que 2 ou 3 stations intermédiaires... et laisse la voirie disponible pour le trafic automobile. Son insertion est difficile (le projet d'Issy-les-Moulineaux a été abandonné sous la pression des riverains). Enfin les télécabines débrayables sont seulement ralenties en station, ce qui pose un problème d'accessibilité aux nombreux usagers à mobilité réduite.

Mieux cibler l'innovation

Sans remonter jusqu'à Blaise Pascal (voir ci-contre), on peut citer de nombreux exemples d'innovations récentes qui ont eu un impact bénéfique. Méfiante vis-à-vis de l'innovation trop radicale, la FNAUT apprécie les initiatives plus modestes qui permettent d'élargir les performances, l'attractivité et donc le créneau de pertinence technique et économique des modes de transport écologiques, d'augmenter leur productivité, de réduire leurs nuisances, d'économiser le pétrole ou d'améliorer la sécurité : tram-train, autoroute ferroviaire, autorails "bibi" pouvant circuler aussi bien sur des lignes électrifiées que non électrifiées sur un même itinéraire (Troyes-Dijon), cadencement des TER, radars automatiques.

Un bon exemple est celui du vélo, longtemps considéré comme réservé aux pauvres, aux sportifs et aux bricoleurs. L'introduction du vélo à assistance électrique, du vélo pliable et du vélo en libre service a sensiblement élargi le spectre de ses usagers.

On a encore besoin d'innovation pour améliorer la sécurité aux passages à niveau, faire circuler des trains de fret plus longs et moins bruyants, introduire l'attelage automatique des wagons, construire des taxis plus facilement repérables et accessibles, ...

L'innovation utile n'est pas forcément spectaculaire (voir page 7). La bonne innovation doit consister d'abord à mettre en œuvre les outils disponibles, en particulier à copier ce qui marche ailleurs.

En conclusion :

- l'innovation n'est pas un but en soi;

- elle est nécessaire aussi bien pour limiter les inconvénients des modes de transport nocifs pour l'environnement que pour valoriser les modes vertueux ;

- l'innovation "radicale" doit être gérée avec prudence et ses résultats attendus ne doivent ne pas être présentés comme immédiats et miraculeux ;

- elle ne doit pas occulter l'innovation "modeste", moins spectaculaire, moins coûteuse, rapidement efficace ;

Enfin l'innovation ne doit pas se cantonner au seul domaine technique, elle doit porter aussi et surtout :

- sur les modes doux (pédibus et vélobus, partage de la voirie, code de la rue) et la sécurité routière ;

- sur les méthodes d'exploitation (cadencement des TER, intermodalité, autopartage, covoiturage, opérateurs fret de proximité) ;

- sur la tarification des différents modes de transport (péage urbain, taxation des poids lourds, taxe carbone).

Attention, urbanistes !

Le photo-montage reproduit page 1 est extrait de la réponse de Christian de Portzamparc au concours du Grand Paris. Il illustre à la fois le tape-à-l'œil susceptible d'appâter les décideurs politiques, le risque de retarder les solutions éprouvées par des techniques futuristes, et le danger des systèmes aériens qui laissent la voirie entièrement libre pour les voitures.

Dans son projet, Christian de Portzamparc propose aussi de relier son monorail périphérique à Roissyrail par "un système innovant" ! Des monorails surplombant des autoroutes se retrouvent dans les projets présentées par Roland Castro et par Jean Nouvel.

Commentaire de Bruno Marzloff, sociologue (groupe Chronos) cité par Vélocité : "un boulevard bourré de voitures et flanqué d'un métro aérien ? Si c'est cela l'horizon urbain de 2020, je pars en courant car on nous a déjà vendu l'idée il y a un siècle avec Métropolis et on voit de quoi on a hérité".

Innovations vieillottes

Les techniques dites nouvelles ne sont pas si nouvelles ! Le TVR n'est qu'un avatar du système Delcourt expérimenté sans succès à la fin du 19ème siècle (FNAUT Infos n°121).

Et, comme le rappelle Jacques Scornaux (AUT-Ile de France), le premier prototype de monorail chevauchant une poutre a été mis au point par l'industriel suédois Axel Lennart qui fonda ensuite, en Allemagne, la société Alweg. Une première ligne fut inaugurée en 1959. La licence a été acquise en 1960 par Hitachi mais, en dehors du Japon, l'engin n'a été utilisé que dans des parcs d'attractions. Son échec est dû à la complexité des aiguillages et à son incompatibilité avec tout autre système.

Retour de l'aérotrain ?

Le projet de tram-train de l'île de la Réunion est menacé par le manque de ressources du Conseil régional ? Fort heureusement, un technicien retraité propose une solution moins coûteuse : remplacer le tram-train par un "aérotrain", c'est-à-dire "un ti train monté sur pilotis, comme à Singapour".

Selon l'inventeur de cet aérotram, le système présente de multiples avantages : l'engin ne ferait pas de bruit car il circulerait sur des coussinets en caoutchouc, il pourrait être mû par l'énergie solaire, il laisserait le sol libre pour les voitures, on pourrait même superposer les deux sens de circulation pour consommer moins d'espace. Et pas de problème pour passer dans les tunnels sous la Montagne : "il suffirait d'adapter la taille des pylônes".

Le STICS, une invention REVOLUTIONNAIRE

On pensait avoir tout vu, mais voici le Système de Transport Individuel et Collectif Souple, proposé pour relier La-Balme-de-Sillingy à Annecy par l'association citoyenne "La Balme à venir" (www.labalmeavenir.fr), "créée par des citoyens responsables ayant une vision moderne et ambitieuse, et dont la réflexion repose sur le bon sens, pour élaborer des projets d'avenir non utopiques et réalisables" (sic).

"Une solution écologique, peu coûteuse, accessible à tous et évolutive qui peut satisfaire tout le monde, un concept technologique qui existe depuis dix ans en Inde, aux USA et au Danemark, un engin qui combine les avantages de la voiture avec ceux du tram, sans pollution visuelle (aucun câble, le rail rentre dans le véhicule)".

Le STICS se compose d'un ou plusieurs bus électriques, jusqu'à 10, "d'où son caractère évolutif, un avantage pour l'avenir". Chaque bus comporte 10 sièges, avec une porte pour chaque siège, ce qui facilite l'accès des handicapés. Les bus se déplacent à cheval sur un monorail triangulaire surélevé ou au sol, avant de poursuivre sur roues dans les couloirs de bus d'Annecy et de reprendre le monorail jusqu'à Faverges. Le monorail sert aussi de chargeur pour les piles dont chaque bus est équipé. Plus rapide (120 km/h sur le monorail) et moins polluant que le tramway !

La circulation est automatisée sur le monorail, mais un chauffeur intervient sur le trajet routier : la circulation se fait alors à 80 km/h, les batteries assurant une autonomie de 50 km. Le STICS supporte des pentes de plus de 10%. 3600 bus peuvent circuler par heure !

Avantage décisif de ce "mariage futuriste et écolo" entre aérotrain et tram sur pneus, qui pourrait "être exporté partout en Europe" : le monorail, ultra-léger, pourra être acheminé sur le site du STICS plus facilement que des rails de tramway. Des bus individuels pourraient proposés en location aux taxis et ambulanciers.

Un conseiller général moderniste soutient ce projet d'avenir.

La palme de l'innovation

Fondé par Blaise Pascal à Paris en 1662, le réseau des "carrosses à 5 sols" comportait 5 lignes régulières fonctionnant de 7 à 20h, dont une faisait le tour du Paris de l'époque.

Les carrosses obtinrent un grand succès, mais le Parlement, voulant maintenir les privilèges, en interdit l'accès aux "soldats, pages, laquais et autres gens de bras". La fréquentation baissa et, malgré une hausse des tarifs, l'entreprise dut fermer en 1679.

TER : pourquoi la FNAUT est favorable à une ouverture à la concurrence

L'ouverture du TER à la concurrence n'est pas une notion nouvelle pour la FNAUT, qui l'avait explicitement recommandée en 1992, lors d'un colloque très réussi qu'elle avait organisé à Tours sur le thème de «l'avenir des lignes ferroviaires régionales».

A l'époque, ces lignes, qu'on appelait encore «lignes secondaires», étaient très mal exploitées par la SNCF, qui cherchait à l'évidence à s'en débarrasser comme aujourd'hui elle cherche à se débarrasser des wagons isolés et de certains Corail : matériel obsolète, horaires inadaptés, correspondances minables, ... Et à chaque transfert sur route, une part importante de la clientèle abandonnait le transport public pour la voiture.

Le déclin des lignes à faible trafic potentiel n'avait pourtant rien d'inéluctable : en Suisse, de telles lignes étaient bien équipées et exploitées avec succès, soit par les CFF, soit par des opérateurs locaux. Un cas atypique avait aussi attiré l'attention de la FNAUT : celui de la modeste ligne bretonne Carhaix-Guigamp-Paimpol, perpendiculaire à la radiale Rennes-Brest.

L'exploitation de cette ligne avait été affermée par la SNCF à un exploitant privé, la CFTA, intégré par la suite au groupe Connex devenu Véolia Transport. A la surprise générale, la CFTA avait sauvé la ligne d'une disparition certaine grâce à un double succès :

- d'une part une réduction des coûts d'exploitation supérieure à 20% grâce à l'utilisation d'un autorail conçu pour être exploité par un agent unique polyvalent, à la fois conducteur, receveur et responsable du petit entretien ;
- d'autre part une hausse supérieure à 20% du volume de la clientèle grâce à une action commerciale proche du terrain (de meilleures correspondances à Guigamp, une adaptation des horaires pour capter la clientèle scolaire).

En conclusion de son colloque de 1992, la FNAUT n'avait donc pas hésité à affirmer que la SNCF, si elle était performante sur les lignes régionales à fort trafic, n'était pas forcément la mieux placée pour exploiter les lignes à faible trafic voyageurs et fret, ce qui est un métier bien différent.

A titre de comparaison, on a vérifié récemment qu'un grand groupe national sachant exploiter efficacement les réseaux de grandes agglomérations n'était pas le mieux placé pour exploiter un réseau de taille modeste : son remplacement en 2004 par l'opérateur suisse CarPostal a permis un renouveau du réseau de Dole (FNAUT Infos n°134).

Depuis vingt ans, la situation des lignes «secondaires» a radicalement évolué grâce à la régionalisation, une démarche que la FNAUT a soutenu dès que le préfet Gilbert Carrère en a lancé l'idée en 1992 lors d'un grand débat sur la politique des transports organisé par le ministre Jean-Louis Bianco.

Suite à l'engagement des régions, le TER connaît un grand succès commercial, stimulé en particulier par la congestion routière : de 1997 à 2007, le nombre des voyageurs x km a augmenté de 55% alors que le trafic automobile n'a crû que de 10%.

La FNAUT considère cependant que la libéralisation du TER à la concurrence reste nécessaire pour deux raisons :

- d'une part, même si la SNCF est loin d'en être la seule responsable, la qualité du service reste très insuffisante, au moins dans certaines régions (Picardie, PACA) où le sigle TER signifie pour les usagers, suivant les jours, Train En Rade ou Toujours En Retard ;
- d'autre part les coûts de production de la SNCF sont nettement plus élevés que ceux de la Deutsche Bahn, 17 euros par train x km au lieu de 11.

Très pragmatique, la FNAUT est donc favorable à une expérimentation de la libéralisation du TER. Comme elle l'affirme depuis longtemps, l'expérimentation pourrait, pour commencer, se faire sur des lignes à faible trafic, par exemple des lignes en antenne sur le réseau ferré principal, afin de laisser à la SNCF le temps de s'adapter.

Bien entendu, la FNAUT ne fait pas de l'ouverture du TER à la concurrence une solution miracle. Ce n'est pas elle qui améliorera l'état des infrastructures et sa capacité, ou qui garantira un financement pérenne de l'exploitation.

Le libre choix de l'exploitant par chaque région sur chaque ligne peut cependant amener, comme en Allemagne, des innovations dans les méthodes d'exploitation du TER et dans le service rendu aux usagers, une réduction des coûts et une hausse des recettes commerciales, donc la possibilité, pour les régions, de continuer à développer l'offre à dépense égale.

La FNAUT souhaite que cette piste de progrès ne soit pas écartée pour des raisons idéologiques : certains présidents de régions dénoncent les insuffisances de la SNCF, avec une virulence parfois étonnante, mais reconduisent ensuite pour dix ans leur convention TER avec la SNCF. Même le président de l'Alsace hésite aujourd'hui, à l'approche des élections régionales.

Photo : Marc Debrincat

L'exemple allemand

En Allemagne, l'introduction de la concurrence s'est faite très progressivement depuis la réforme ferroviaire de 1994 : un tiers seulement des services fait aujourd'hui l'objet d'un appel d'offre. C'est un succès évident : elle a permis une baisse durable des coûts (de 20% à 30%), une nette amélioration de la qualité de service et une forte hausse (30%) de la fréquentation, qui était déjà élevée. Dans le Lans du Schleswig Holstein, les coûts sont passés de 9,1 euros par train x km il y a 15 ans à 5,7 euros.

La Deutsche Bahn, qui remporte le marché une fois sur deux en moyenne et a donc conservé environ 82% du secteur du transport régional (en trains x km), a amélioré sa productivité et sa qualité de service. Tous les problèmes de coexistence entre l'opérateur historique et les «nouveaux entrants» ont été résolus, qu'il s'agisse en particulier de sécurité ferroviaire ou de tarification, de billetterie et d'information des usagers. En définitive, dans les Länder (les régions allemandes) qui ont ouvert leur réseau, l'usager comme le contribuable ont gagné à la mise en concurrence des opérateurs ferroviaires (il en existe 35).

Des problèmes à résoudre

En avril 2009, un comité a été chargé par Dominique Bussereau d'examiner les modalités pratiques d'une ouverture du TER à la concurrence (propriété du matériel roulant, sort du personnel SNCF en cas de perte d'un marché). Il est présidé par Francis Grignon, sénateur UMP du Bas-Rhin, comprend l'Etat, l'Association des Régions de France, RFF, la SNCF, des exploitants privés et la FNAUT, représentée par Max Mondon.

La libéralisation du TER pourrait se faire à titre expérimental dans une ou plusieurs régions volontaires. L'Alsace envisage d'ouvrir à la concurrence 15% de ses services TER, sur l'étoile de Strasbourg ou celle de Mulhouse, et sur les lignes la reliant à la Suisse et à l'Allemagne. A l'inverse, les régions Nord et Rhône-Alpes ne sont pas intéressées.

Le modèle envisagé - une délégation de service public par la région, autorité organisatrice du TER - est mis en œuvre en Allemagne et aux Pays-Bas. Il est depuis longtemps le modèle dominant en transport urbain et a fait ses preuves : il est clair aujourd'hui que service public n'est pas synonyme d'entreprise publique. Il n'a rien à voir avec le système britannique de privatisation régulée (FNAUT Infos n°155).

La FNAUT insiste pour que le niveau de sécurité ferroviaire et la tarification soit la même sur toutes les lignes d'une même région, quel que soit l'exploitant.

Nantes-Bordeaux : train ou autocar ?

Le député UMP Hervé Mariton souhaite la création de dessertes par autocar sur autoroute ou voie express, supposées moins coûteuses que le train pour le voyageur et la collectivité (FNAUT Infos n°180). Pour illustrer cette hypothèse, nous avons choisi une liaison typique à moyenne distance : Nantes-La Rochelle-Bordeaux.

Les trains Corail Intercités Nantes-Bordeaux, à traction diesel, desservent en général 5 villes intermédiaires : la Roche-sur-Yon, Luçon, La Rochelle, Rochefort, Saintes. Le temps de parcours de bout en bout est le même depuis 30 ans : 4h05 pour 376 km, soit une vitesse commerciale de 92 km/h. Par autoroute, le trajet (environ 340 km) dure environ 3h30 en voiture, arrêts non compris. Enfin Air France assure trois liaisons allers-retours par jour.

L'offre ferroviaire actuelle est médiocre : 3 allers-retours quotidiens alors qu'il en faudrait 6 pour «amorcer» le trafic (FNAUT Infos n°169) ; les premières arrivées sont trop tardives (14h38 à Nantes, 14h19 à Nantes) ; les correspondances sont déficientes ; la desserte manque de fiabilité car les motrices sont «fatiguées» ; pas de restauration chaude à bord des trains, pas d'accès à Internet...

- **Si des dessertes routières coordonnées avec le rail étaient créées, les pointes de trafic ne pourraient être assurées par le car : un ajustement de l'offre nécessiterait donc une double grille de desserte, par train ou par car selon les jours et les heures, d'où une baisse de productivité du matériel surchargeant le coût des circulations conservées, une grande complexité de lecture des horaires avec des temps de parcours différents entre rail et route, et la quasi-impossibilité d'organiser des dessertes ferroviaires à longue distance (voitures directes, correspondances) pour tous les parcours «débordant» le tronçon Nantes-Bordeaux.**
- **A terme, la concurrence du car fragiliserait le train. Si celui-ci finissait par disparaître, le voyageur y perdrait en confort, en sécurité, en régularité et en vitesse, d'où un report de trafic sur la voiture.**

Avec une vitesse limitée à 90 km/h sur autoroute et de nombreux parcours hors autoroute pour desservir les villes intermédiaires, la vitesse commerciale du car ne peut être en effet que très inférieure à celle du train, même dans le cas défavorable analysé ici.

Il est donc plus rationnel de moderniser la voie ferrée et son exploitation, surtout dans la perspective d'une hausse inéluctable du prix du pétrole.

Bientôt la concurrence sur les grandes lignes

L'ouverture des services ferroviaires commerciaux à la concurrence est désormais autorisée par l'Union Européenne. Un train international peut faire du cabotage sur le territoire français, dès lors que ce cabotage reste une activité accessoire : voir le projet Trenitalia de liaison Paris-Milan avec arrêt à Chambéry analogue à l'arrêt à Strasbourg des cars Eurolines Paris-Varsovie.

Par la suite, la concurrence sera introduite sur l'ensemble du marché intérieur : contrairement au cas du TER, la FNAUT ne l'a jamais réclamé et recommande la plus grande prudence. On trouvera ci-dessous quelques réflexions exploratoires (suite page 7).

Deux formules sont envisageables :
1 - Plusieurs opérateurs coexistent sur une même ligne (comme dans le transport aérien), ce qui suppose une attribution équitable des sillons.
2 - Un opérateur unique est choisi après appel d'offres pour une ligne, un groupe de lignes ou une zone géographique, à l'image du système des franchises en vigueur en Grande Bretagne (allotissement du réseau et exploitation aux risques et périls).

Cette ouverture peut amener de nouveaux opérateurs de proposer une offre différente de celle de la SNCF (libre accès aux TGV, restauration, transport des bagages et des vélos, tarification).

Cependant plusieurs risques doivent être préalablement maîtrisés, en particulier une complexité excessive de l'information (la SNCF devra fournir tous les horaires, les siens et ceux des autres opérateurs) et de la billettique (échanges de billets entre opérateurs) et la dispersion des guichets dans les gares et pôles d'échanges.

La FNAUT demande donc l'élaboration d'un cahier des charges applicable à tous les opérateurs (tarification, information, desserte minimale, qualité de service, droits des voyageurs).

D'autre part il serait anormal que la SNCF soit concurrencée sur ses lignes les plus rentables et conserve la charge de ses lignes déficitaires d'aménagement du territoire. Tous les opérateurs doivent contribuer au financement des trains Corail par un prélèvement sur leurs recettes, par analogie avec le FIATA (fonds de péréquation du transport aérien intérieur), étant entendu que l'essentiel de ce financement doit être de nature intermodale (taxe sur les trafic aérien et autoroutier). Cette disposition limiterait les conséquences d'une concentration des opérateurs sur les marchés les plus rentables (écrémage) en les plaçant sur pied d'égalité.

Marie-Rose Bernazzani, secrétaire de l'Association des Usagers du Transport Auto-Train : "le monopole de la SNCF et la mauvaise politique commerciale qui en résulte doivent cesser. Mais cela ne doit pas être synonyme de complexité pour l'usager. En particulier, la vente des billets dans les gares doit se faire dans un guichet unique quel que soit l'opérateur, comme en Angleterre. Il faut cesser d'appliquer au ferroviaire la complexité de l'aviation et retrouver la simplicité du métro".

Marc Debrincat, juriste de la FNAUT : "en Suisse, où les CFF et des compagnies privées liées aux collectivités et soutenues par les cantons et l'Etat fédéral se partagent le réseau, tout guichet des CFF ou d'une autre compagnie est multi-opérateur et multi-mode (train, bateau, car). Information horaire (écrite et informatique) et tarifaire, vente des billets : tout se fait à partir d'un seul guichet ou poste informatique.

Ce modèle doit être retenu pour le TER mais il est difficilement applicable si plusieurs opérateurs coexistent sur une même ligne, ce qui va se passer avec le cabotage international sur des lignes où la SNCF est déjà présente : il sera alors difficile d'interdire aux nouveaux opérateurs une relation commerciale directe avec les voyageurs".

Jean Lenoir, vice-président de la FNAUT : "une ouverture des grandes lignes calquée sur le modèle britannique semble préférable à une coexistence de plusieurs opérateurs sur une même ligne, on limite le risque d'écrémage, et la solution «guichet unique» est plus simple à mettre en œuvre. De plus, l'autorité organisatrice, l'Etat, est obligée d'avoir rédigé un cahier des charges avant de distribuer les franchises.

Mais comment organiser cette ouverture, qui devra être progressive comme celle du TER, afin de ne pas déstabiliser la SNCF ? Par lignes, par exemple Paris-Toulouse ? Par groupes de lignes, par exemple Paris-Toulouse-Rodez-Aurillac-Périgueux ? Par allotissement du réseau national ? Faut-il reconstituer les anciens réseaux d'avant 1938 ? Mais alors, comment traiter les relations transversales ?

La pire des solutions serait de laisser faire ce qui se prépare actuellement, c'est-à-dire la création de quelques trains privés au choix des opérateurs, sur quelques lignes parmi les plus rentables, menant à une pagaille dans l'exploitation, l'information sur les prix et les horaires, les correspondances.

Le train ne doit pas être exploité comme l'avion, sans notion de réseau".

Le carnet du voyageur

Gratuité perverse

Les effets pervers de la gratuité des transports urbains (FNAUT Infos n°151, 164, 170) ne sont pas imaginaires. La ville de Cluses (74 ; 17500 habitants) a instauré la gratuité, mais celle-ci lui coûte cher. Du coup, par mesure d'économie, 4 lignes ont été purement et simplement fermées en juillet et août derniers. Aucune information n'a été diffusée sur le répondeur de la gare routière, et personne ne proteste contre les réductions de services, puisque c'est gratuit.

Régis Vallier, AGFUT-DTC74

Plan du réseau ferré

On pouvait trouver, dans l'ancien guide du voyageur SNCF, un plan satisfaisant du réseau ferré exploité en trafic voyageurs. Aujourd'hui il est difficile de s'y retrouver avec les nouveaux guides : le plan fourni dépend de la catégorie des trains considérés (TGV, Téoz ou Corail Intercités) ! Cette observation illustre bien le fait que la SNCF a perdu la notion de réseau.

Jean-Yves Hameury, 33 Le Bouscat

Le train se déglingue

Le 27 juillet 2009, j'ai voulu acheter un billet Marseille-Turin valable le 31 juillet. Réponse du site voyages-sncf.com : "aucune proposition vendable". Sans commentaires !

Peu auparavant, j'avais recherché les horaires Marseille-Limone. Réponse énigmatique : "Status_OK". J'ai signalé ce diagnostic au webmaster du site en demandant sa signification, mais il ne disposait d'aucune explication.

Le train se déglingue. Dans les gares PACA, il est affiché : "plus de fiche horaire, consultez le site ter-sncf.com", comme si tout le monde disposait d'internet. Il n'existe plus de train direct Marseille-Vintimille, il n'en existe qu'un par jour à partir de Saint-Raphaël, et aucun entre Nice et Cuneo.

Partout en Europe, les services périurbains et régionaux se développent, mais la desserte des territoires à moyenne et longue distance tombe en déshérence, même en Suisse. Ainsi plus aucun train international ne part de Genève-CFF à part quelques rames Cisalpino tractées pour Milan, deux à trois voitures directes de nuit pour Rome et le Talgo Zürich-Barcelone.

Jean Gonella, FNAUT PACA

Une famille mécontente

En juillet, mon gendre, "génération internet" et bac +10, a voulu voyager de Nantes à Sète sans passer par Paris. Mais le site de la SNCF ignore Sète dans ce cas. Pour trouver une relation directe Lyon-Sète, il faut consulter une fiche horaire que la SNCF ne diffuse pas en région Pays de la Loire. Même difficulté au retour ; de plus la SNCF n'indique pas spontanément une relation équivalente mais moins chère, par Bordeaux.

Mon épouse a utilisé cette dernière relation. Dans la rame Téoz, la climatisationétait mal réglée et il faisait froid. Des voyageurs partis à la recherche de contrôleurs ne les ont pas trouvés dans la voiture service, mais tranquillement installés en 1ère classe, en tête du train : "nous arrivons bientôt à Toulouse, adressez-vous aux collègues qui vont nous remplacer". Les collègues ont fait ce qu'ils ont pu, sans grand succès.

Mon épouse avait réservé une place dans le sens de la marche, elle s'est retrouvée dos à la marche. Explication du contrôleur : "on n'y peut rien, la rame est orientée dans le mauvais sens, vous pouvez changer de place". Il n'y avait pas d'eau dans les toilettes de la plupart des voitures, même pas d'électricité dans une voiture de 1ère classe.

La rame Corail part de Bordeaux avec 40 mn de retard. Aucun contrôle des billets jusqu'à Nantes, mais des informations précises sont données aux voyageurs dont les correspondances étaient rompues. Le service rendu par le personnel de bord est donc très inégal d'un voyage à l'autre : un renforcement des inspections par des "voyageurs mystère" est nécessaire.

A l'évidence, l'écart s'accroît entre la qualité de service décidée par la SNCF et celle qui est perçue par le client.

Jean Lenoir, vice-président de la FNAUT

Le train, c'est fastoche !

La revue 60 millions de Consommateurs, dans son numéro de mai 2009 qui cite largement les analyses de la FNAUT sur la politique de la SNCF, donne 10 conseils aux usagers du TGV.

1. Guetter l'ouverture des réservations.
2. Réserver le plus tôt possible.
3. Traquer les promotions en ligne.
4. Trajet complexe : préférer le guichet.
5. Le cas échéant, décaler son départ.
6. Penser aux sites de revente des billets (trocdesprems, Kelbillet, Zepass).
7. Ruser avec les méandres du système.
8. Se méfier des cartes de réduction.
9. Ne pas oublier le billet de congé annuel accordé à tous les salariés, retraités et demandeurs d'emploi.
10. Même après l'achat, rester en alerte.

En clair, gagnez deux heures en prenant le TGV et perdez-en trois pour essayer de trouver un tarif avantageux.

On comprend que bien des voyageurs regrettent le bon vieux temps : indicateur Chaix, tarification kilométrique, et pas de réservation obligatoire.

Le coin du cycliste

En Corée du Sud

A Séoul (10 millions d'habitants intra muros, 20 dans l'aire urbaine), le maire va créer 200 km de pistes cyclables. C'est peu (il y en a 300 km à Bogota, 750 à Stockholm et 1000 à Denver), mais elles seront implantées sur 17 grandes artères routières et un périphérique, au détriment de bandes utilisées par les voitures. Le maire veut amener la part modale du vélo de 1,6% à 10% en 2020.

Deux-roues électriques

A la suite de Paris, l'agglomération de Chambéry subventionne l'achat d'un vélo à assistance électrique (VAE) ou d'un scooter électrique à hauteur de 250 euros. Objectif : reporter 7 % des trajets en voiture vers les deux roues à l'horizon 2010. Parallèlement, l'implantation de bornes de rechargement dans les communes membres est soutenue à hauteur de 1 500 euros par borne.

La moyenne des déplacements en voiture dans l'agglomération est inférieure à 5,5 km. Or le VAE peut séduire un public plus large que le vélo classique, le plus souvent il remplace non le vélo mais la voiture pour les déplacements domicile-travail. Loin d'être un gadget, il permet à certains ménages de renoncer à une 2ème voiture.

Aux Pays-Bas

Aux Pays-Bas, 45% des habitants des Pays-Bas vivent à moins de 3 km d'une gare, ce qui explique la forte fréquentation du train, et 40% des voyageurs viennent prendre le train en vélo.

Nos associations assurent la promotion du vélo

L'ADAVA-ADTC Pays d'Aix-en-Provence a présenté un projet de ramassage scolaire à vélo dans le cadre d'un appel à projets innovants lancé par la région PACA. Le projet a été retenu (110 000 euros sur deux ans) : il concerne deux parcours d'un km chacun environ desservant des écoles primaires de Rousset et Châteauneuf-le-Rouge. Un test effectué par des écoliers encadrés par des bénévoles de l'association a mis en évidence la nécessité de quelques aménagements préalables de voirie.

Pour la sixième année consécutive, l'ADTC-Grenoble a organisé, le jeudi 4 juin, les concours «Au boulot, j'y vais à vélo», «Allons à l'école à vélo» et «Allons au collège à vélo» ; 18% des 23 000 salariés des entreprises participantes sont venus à vélo, de même que 63% des élèves des 24 écoles et 16% des élèves des 4 collèges participants : le premier prix a été remporté par l'école Condorcet de Saint-Martin-d'Hères, avec 74% d'élèves venus à vélo !

Bêtisier

Jean-Marc Ayrault, maire PS de Nantes, déclare avec emphase : «abandonner le projet d'aéroport de Notre Dame des Landes, ce serait abandonner l'ouest". Dans la revue municipale de Nantes (où l'on vient d'inaugurer un parking de 1 000 places), il évoque longuement "la crise climatique et environnementale que nous affrontons" et vante son «plan climat de la seconde génération» (avec aéroport).

Michael O'Leary, PDG de la compagnie aérienne Ryanair : «dans les années 1970, les scientifiques nous promettaient le retour de l'ère glaciaire. Que le climat change, oui, il change tous les jours. Mais qu'on nous fiche la paix avec le réchauffement climatique, il n'y a aucun consensus à ce sujet, ce sont des balivernes de politicien".

MAL DIT

Philippe Peyron, maire-adjoint UMP d'Arcachon : «les associations n'ont pas à décider à la place des élus, les citoyens peuvent voter tous les 6 ans". Voilà un élu qui n'a jamais entendu parler de la démocratie participative.

Chronique du développement durable

Nantes Métropole, porte-parole des CGLU (Cités et Gouvernements Locaux Unis) dans la négociation mondiale sur le climat, a décidé de suspendre symboliquement du 2 au 18 décembre 2009 une bannière sur la façade de son siège pour appeler les gouvernements à parvenir à un accord à Copenhague. Nantes préside la « task force » composée de cinq villes des cinq continents qui a le mandat pour représenter les collectivités locales dans les négociations internationales sur le climat.

M. Ayrault aurait été plus efficace en retirant son soutien au projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes.

Consternant !

Selon François Foussier, adjoint au maire d'Orléans : « la rue des Carmes (par où doit passer la deuxième ligne de tramway sans bénéficier d'un site propre) est une pénétrante importante car elle donne accès au parking des Chats-Ferrés, la piétonniser tuerait le commerce du centre-ville ».

Selon Serge Grouard, maire UMP d'Orléans, que la rue des Carmes soit piétonne ou non, qu'on construise des parkings ou non, cela n'a rien à voir avec le projet de tramway.

Ces déclarations ont incité le collectif tramway (FNAUT région Centre, LCVR et plusieurs associations locales) à maintenir son recours contre la DUP de la 2ème ligne de tramway d'Orléans afin d'obtenir l'amélioration du projet.

BIEN DIT

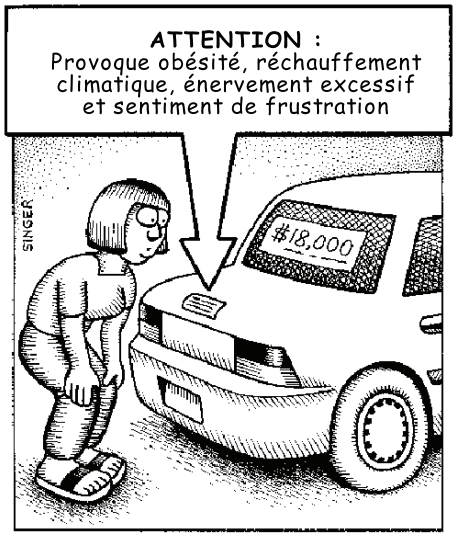
● **James Freeman Clarke** (1810-1888) : «la différence entre l'homme politique et l'homme d'État est la suivante : le premier pense à la prochaine élection, le second à la prochaine génération».

● **Jacques Hamon**, expert en énergie : "gouverner, c'est prévoir et, dans les domaines de l'énergie et du transport, c'est prévoir pour des décennies, voire pour plus d'un siècle".

● **Chantal Jouanno**, secrétaire d'Etat à l'écologie: "les particules fines seront à l'avenir un des plus gros problèmes de pollution de l'air, elles sont responsables de 30 000 décès prématurés par en France et touchent les habitants les plus fragiles".

Très mauvais exemple

Le ministère de l'Ecologie utilise les services de 48 chauffeurs, d'après une enquête des députés sur le train de vie des ministères (le Monde du 28-11-09).



Palmarès

Dans le cadre de son palmarès annuel, le magazine Ville, Rail et Transports a décerné sept prix thématiques avec l'aide d'un jury présidé par Gilles Savary, ancien vice-président Transports du Parlement européen. La FNAUT était représentée par Jean Sivardière, qui avait consulté le Conseil national avant de proposer des lauréats : quatre de ses propositions ont été retenues.

Les lauréats du jury ont été :

- le Mans (pôle d'échange multimodal de la gare SNCF) ;
- Grenoble-Alpes-Métropole (schéma directeur d'accessibilité) ;
- Brest-Métropole et le Grand Dijon (commande groupée de tramways) ;
- la Lorraine et le Luxembourg (schéma de mobilité transfrontalière) ;
- le Grand Dole (le bus à la suisse) ;
- l'association tourangelle Autour du Train (calculateur Géovélo) ;
- la ville d'Anvers (densification autour de la gare centrale).

L'innovation modeste dans les transports

L'innovation utile n'est pas nécessairement spectaculaire : ce n'est pas «l'inauguration» qui en fait l'intérêt.

Le rollator

Le déambulateur est un appareil, à deux, trois ou quatre roues, qui permet de marcher avec un sentiment de sécurité, en s'appuyant sur un guidon muni de freins. En France, il n'est guère utilisé que dans les résidences de personnes âgées. En Suède, au contraire, où il est appelé rollator, il est couramment utilisé dans la rue, par une personne de plus de 80 ans sur trois. Souvent muni d'un panier et d'un siège, il a transformé la vie des personnes âgées, qui sont bien plus visibles qu'en France dans l'espace public.

Autre "nouveauté" utile aux personnes âgées mais encore bien valides : le tricycle, dont la stabilité permet de faire du vélo sans appréhension.

Le fauteuil escaladeur

Se déplacer en ville en fauteuil roulant relève souvent du parcours du combattant. Le constructeur Topchair (www.topchair.net) propose un fauteuil électrique permettant de gravir (en marche arrière) des marches, le principal obstacle, sans l'aide d'une tierce personne. Ce fauteuil très stable est lourd et son centre de gravité est placé très bas. L'autonomie électrique permet d'effectuer 35 km ou de gravir 300 marches de 20 cm de haut.

Le cheval territorial

En France, 70 villes (15 seulement en 2001) utilisent des "chevaux territoriaux" pour des travaux de débardage, l'entretien d'espaces verts, la collecte de déchets, la surveillance (grandes manifestations, sorties d'écoles) ou encore le ramassage scolaire. C'est le cas de Saint-Pierre-sur-Dives (Calvados) (FNAUT Infos n°162) et d'Ungersheim (Haut Rhin) : les enfants apprécient beaucoup l'hippomobile ! En Italie, ce sont des ânesses qui sont utilisées pour collecter les déchets (FNAUT Infos n°169).

Vélos innovants

Equipé de feux de stop, clignotants et freins antidérapants, Yike Bike est un "mini vélo" pliable électrique de moins de 10 kilos, conçu pour des trajets urbains. Il peut rouler jusqu'à 20 km/h avec une autonomie de 9 km.

Le designer industriel Sylvio Beraka (beraka-designer.com) a développé un projet de vélo qui, grâce à un système de transmission innovant, permet de réduire l'encombrement d'un vélo de 35% sans réduire le diamètre des roues : il est équipé de roues de 26 pouces.

Actions en régions

Franche-Comté

● L'association des usagers de l'aire urbaine Belfort-Montbéliard participe aux travaux du comité de pilotage de la réouverture de la ligne Belfort-Delle. Elle a obtenu une desserte TER de la gare TGV de Méroux grâce à la construction d'un deuxième pont et l'aménagement d'un quai central sur la ligne franco-suisse. Elle demande l'aménagement d'une correspondance fonctionnelle TER-TGV, quai à quai et accessible aux personnes à mobilité réduite, ainsi qu'une protection des quais et cheminements contre le froid et les intempéries.

Ile-de-France

● L'AUT Ile-de-France s'inquiète du financement des projets du Grand Paris : il est envisagé une augmentation annuelle de la masse tarifaire de deux points au-dessus de l'inflation.

● L'AUT mobilise actuellement 700 "témoins de ligne RATP" chargés d'apporter leurs témoignages sur la qualité de service, chaque mois ou de manière plus ponctuelle. Plus de 2000 personnes ont participé à cette opération depuis sa création il y a dix ans. Des résultats intéressants ont été obtenus concernant les critères de qualité information-signalétique et netteté-propreté. Mais la RATP tarde à régler des problèmes simples : malgré plusieurs témoignages, une porte d'accès à Vincennes RER n'est plus verrouillée depuis des mois, ce qui incite fortement à la fraude.

Lorraine

● L'association des usagers TER de la ligne Conflans-Verdun-Châlons insiste sur la nécessité de désenclaver le Nord-Meusien, l'Argonne, la Woëvre et le Pays du Verdunois par l'amélioration des liaisons TER Verdun-Metz et Verdun-Nancy, la mise en place de rabattements performants sur les gares et un meilleur accès au TGV, afin d'éviter que les ménages modestes soient captifs de la voiture. Elle réclame le raccordement (800 m de ligne à réactiver) de la ligne 5 vers Reims à Saint-Hilaire-au-Temple.

Pays de la Loire

● Les propositions de la FNAUT-Pays de la Loire pour le désenclavement de la Mayenne (construction de la virgule ferroviaire de Sablé, réouverture de la ligne Laval-Mayenne, renaissance de la liaison ferroviaire Châteaubriant - Segré - Château-Gontier - Sablé) ont été reprises par le Conseil économique et social régional.

● Le collectif Transport de Nantes, dont l'ANDE et la FNAUT Pays-de-la-Loire sont membres, a évalué la mise en œuvre du PDU nantais. Il constate que, même si la fréquentation des transports collectifs a augmenté de 40% depuis 2002, leur part de marché reste inférieure à 15%. Il regrette l'impuissance des pouvoirs publics face à l'étalement urbain diffus, l'utilisation trop timide de l'étoile ferroviaire, l'abandon de projets de tramway (ligne 5, prolongement de la ligne 4), la forte hausse récente des tarifs : "l'ambition semble marquer le pas".

Picardie

● L'association des usagers de la ligne Paris-Crépy-Laon (ADU) réclame une compensation financière pour les dysfonctionnements du printemps 2009, qui ont entraîné des pertes financières pour les usagers (frais de garde, rendez-vous manqués) : refus de la SNCF sous prétexte que les cars de substitutions lui avaient coûté très cher ! L'ADU dénonce les retards répétitifs, le manque d'annonces en gare, la vétusté des trains, les conditions de voyage inacceptables des usagers handicapés ou à mobilité réduite.

Poitou-Charentes

● L'Association pour le Développemen du Transport Ferroviaire Thouet-Sèvre Niortaise a obtenu une étude, par RFF et la région, sur l'opportunité de la réouverture de la ligne Thouars-Parthenay-Niort. Elle en critique aujourd'hui les résultats : coût excessif de remise en état de la voie (80 millions d'euros) ; ignorance de la clientèle en provenance du Saumurois, de la clientèle touristique et du trafic fret potentiel. Sa pétition pour la réouverture a recueilli 600 signatures (www. train-thouet-sevre.fr).

● La FNAUT Poitou-Charentes dénonce les propos outranciers des opposants à la LGV Tours-Bordeaux, "un projet mené en dépit du bon sens" selon un élu. Elle rappelle que le bruit dû au passage d'une rame de TGV n'est pas comparable à celui d'une route à fort trafic continu et qu'un passage de la LGV en souterrain serait inutile et d'un coût prohibitif.

Climat et transports

Les actes du colloque «climat et transports, du local au global», organisé le 5 novembre 2009 par Agir pour l'Environnement, le Réseau Action Climat et la FNAUT, sont disponibles. Le document, très riche, comprend l'ensemble des interventions ainsi que les tableaux de données et les graphiques présentés en diaporama.

Chèque de 10 euros à l'ordre d'Agir pour l'Environnement, à adresser au siège de l'association (tél. 01 40 31 02 37) : 2 rue du Nord, 75018 Paris. Précisez la version souhaitée : papier ou CD.

Activités de la FNAUT

● Maurice Abeille a présenté la FNAUT et la politique des transports qu'elle préconise lors d'une journée de formation des jeunes ingénieurs TPE.

● Claude Pierre dit Barrois a participé à une journée d'étude, organisée par l'INRETS, sur la perception des risques dans les transports collectifs.

● Au cours des Rencontres Nationales du transport public qui ont eu lieu à Nice début décembre 2009, Jean Sivardière est intervenu dans l'atelier "les effets de la crise sur le développement du transport public" et Jean Lenoir dans l'atelier sur "les nouveaux enjeux de la tarification".

● Jean Sivardière a présenté le point de vue de la FNAUT sur l'innovation dans les transports lors des 16èmes Rencontres parlementaires sur les transports organisées par le député Hervé Mariton. Il a donné une conférence sur les transports et l'aménagement du territoire à l'agence d'urbanisme d'Avignon. Il est intervenu sur le thème du péage urbain lors d'une journée Transport organisée par l'ENS de Cachan sur "l'acceptabilité des politiques de transport", et sur le thème de la libéralisation ferroviaire lors de la conférence annuelle de l'association Avenir Transports.

● Jean Lenoir et Michel Zonca ont rencontré Patrick Vieu, directeur des services de transports au MEDDMM, au sujet des trains de nuit, de l'auto-train et des wagons isolés menacés de disparition.

● Régis Bergounhou représente la FNAUT aux assises des territoires ruraux. Frédéric Laugier a fourni une contribution écrite au secrétariat d'Etat à l'aménagement du territoire.

● La FNAUT est intervenue auprès du ministre Jean-Louis Borloo pour protester contre le projet de la DSCR d'autoriser la circulation des deux-roues motorisés dans les couloirs de bus.

● La FNAUT est intervenue auprès du ministre Jean-Louis Borloo pour l'alerter sur les risques de suppression par la SNCF de divers trains de nuit et services auto-train.

● Anne-Sophie Trcera est intervenue sur la responsabilité des agences de voyages lors d'une table-ronde organisée à Genève par le réseau Tourcom.

fnaut infos- Bulletin mensuel d'information
Directeur de publication : Jean Sivardière
CPPAP n° 0913 G 88319 - Dépôt légal n°181
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

L'art de voyager ensemble

A entendre certains usagers hurler "la pooorte !" dès l'arrêt du bus, on pourrait penser que la sortie de la palette dure de longues minutes. Pas du tout, juste cinq petites secondes, mais une éternité pour eux. Souvent ils piétinent, visiblement agacés, ou bien ils se précipitent vers la porte avant, ne pouvant tenir une seconde de plus.

Il y a aussi ceux qui aimeraient bien que les transports publics soient réservés aux usagers valides, sans enfants et sans sacs ou bagages. Après s'être défoulés sur les poussettes, ils ont maintenant un nouveau sujet de récrimination : les fauteuils roulants !

Quelques "brèves" de bus, proférées sur un ton excédé : "on ne devrait pas les laisser monter aux heures de pointe", "ils devraient avoir des transports spéciaux", "il y a DEUX fauteuils roulants !!!". À donner envie de reprendre la voiture laissée au garage depuis la mise en service des bus accessibles…

C'est ce qu'a fait une de mes amies fraîchement installée à Paris, elle aussi en fauteuil roulant. Alors que je lui vantais, malgré tout, l'avantage du bus sur la voiture, son premier trajet fut malheureusement dissuasif. Bus 27, place d'Italie. Elle fait signe au conducteur qui actionne la palette et, ravie de faire son premier voyage en bus à Paris, elle pénètre à l'intérieur. Mais voilà que la palette reste coincée sur le trottoir ! Cela arrive parfois… Après plusieurs tentatives infructueuses, le conducteur est contraint de faire descendre tous les passagers. Regards noirs sur mon amie, bien sûr c'est elle la responsable (j'ai vécu cela moi aussi, bien des fois) et pour bien enfoncer le clou, une dame sort en maugréant "c'est vraiment un problème ces handicapés, ils devraient avoir des transports pour eux".

C'est sûr, la voiture de mon amie ne restera pas souvent au garage, et moi je me garde bien, désormais, de lui vanter les mérites des transports publics…

Cette hostilité manifeste et récurrente n'a d'ailleurs pas échappé à la mission accessibilité de la RATP : "nous rencontrons un vrai problème de civisme, par exemple dans les bus, quand le fait d'actionner la palette permettant l'accès d'une personne en fauteuil roulant est perçu par les autres voyageurs comme une perte de temps insupportable". Attention donc : l'abus de transports en commun peut rendre misanthrope !

Après avoir formé les conducteurs à l'accueil des personnes handicapées, faudra-t-il enseigner aux usagers valides l'art de "voyager ensemble" ?

Florence Michel

L'accessibilité des transports publics : des échéances sans cesse reculées

Nous résumons ici un article de Florence Michel paru dans le bulletin de l'AUT-Ile de France fin 2008, et toujours d'actualité.

La loi du 30 juin 1975 posait déjà le principe de l'accessibilité : "afin de faciliter les déplacements des handicapés, des dispositions sont prises par voie réglementaire pour adapter les services de transport collectif ou aménager progressivement les normes de construction des véhicules". Puis il y eut celle du 13 juillet 1991 "portant diverses mesures destinées à favoriser l'accessibilité".

Enfin la loi du 11 février 2005 "pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées" impose l'accessibilité complète dans un délai de dix ans pour les réseaux de surface. Les réseaux souterrains ne sont pas soumis à ce délai "mais ils ne sont pas dispensés de l'obligation d'accessibilité".

Par ailleurs la directive européenne du 14 février 2001 exige "que tous les bus urbains soient dotés d'un système d'agenouillement associé à une rampe ou un ascenseur, à moins que l'infrastructure locale garantisse un accès à niveau permettant un embarquement sûr". La directive du 13 février 2002 impose de rendre tous les bus urbains accessibles avant le… 13 février 2004. Mais le Parlement européen a oublié de prévoir des pénalités pour les Etats membres qui prendraient du retard…

Situation en Ile de France

Métro et RER - Que ce soit dans les stations RER équipées d'ascenseurs ou sur la ligne de métro 14, se pose un problème récurrent de disponibilité du matériel. La RATP annonçait récemment une disponibilité de 95%. Mais un responsable régional, en 2005, soulignait que «certains jours, 75% des ascenseurs de l'ensemble des gares d'Ile-de-France sont en panne». S'il est exact que la mise en accessibilité du métro serait d'une difficulté technique et d'un coût considérables, il est légitime d'exiger que l'existant fonctionne !

A Berlin, Cologne et Munich, la quasi-totalité du métro et du RER (U-Bahn et S-Bahn) est accessible ; les ascenseurs fonctionnent parfaitement et, en cas de panne, ils sont rapidement réparés ; dans certaines grandes stations, des ascensoristes sont même prêts à intervenir.

S'il est souvent possible, en France, de réparer l'ascenseur d'un immeuble dans les heures qui suivent une panne, pourquoi pas dans les gares et stations ?

Bus - Compte tenu de ces dysfonctionnements, on pourrait s'attendre à ce que les efforts soient concentrés sur les bus et qu'on accélère leur remplacement pour rattraper un retard gigantesque sur bon nombre de pays (USA, Allemagne, Angleterre, pays scandinaves, où les bus sont accessibles depuis plusieurs décennies) et de villes de province.

Or 13 lignes parisiennes étaient accessibles en 2000, 17 en 2002, 25 en 2005, 26 en 2006 ; 28 le sont aujourd'hui, soit moins de la moitié. On est loin des engagements pris par la RATP en 2003 lors de l'année européenne des personnes handicapées : "tous les bus parisiens accessibles fin 2006".

La RATP affirmait encore récemment que "toutes les lignes de bus seront accessibles aux handicapés fin 2008, ce qui compensera les difficultés d'accès au réseau souterrain".

Tramway - Un accès au niveau du quai, sans aide technique, évite aux personnes à mobilité réduite de subir les dysfonctionnements des palettes.

Transilien - Les trains SNCF sont résolument inaccessibles et le problème est, nous affirme-t-on, insoluble. En termes plus clairs : c'est trop coûteux !

Objectifs

Le schéma directeur de l'accessibilité élaboré par le STIF pour se mettre en conformité avec la loi de 2005 formule trois grands objectifs «d'un coût raisonnable pour la collectivité» :

- choisir les sites à rendre accessibles pour apporter un progrès au plus grand nombre de personnes handicapées ;
- optimiser les dispositifs en place, agir sur la disponibilité des ascenseurs ;
- prendre des mesures transitoires (par exemple des passerelles quai-train en attendant la mise à niveau des quais) ou créer des transports de substitution.

Le scénario retenu par le STIF (Syndicat des Transports d'Ile de France) préconise d'assurer d'ici 2015 l'accessibilité complète de 90 % du réseau de référence pour tous les handicaps, de l'ensemble du réseau routier à Paris et en petite couronne (40 % en grande couronne) et de 18 stations de métro (en plus de la ligne 14), pour un coût compris entre 1,4 et 2 milliards d'euros.

Le réseau de référence comprend les gares les plus fréquentées et les plus utiles au maillage, soit 254 gares sur 444 (189 gares SNCF et 65 gares RATP).

Depuis 30 ans, les personnes handicapées attendent que les promesses répétitives qui leur sont faites soient enfin respectées. Les avancées réalisées ces dernières années ne permettent pas de se déplacer aisément dans toute l'Ile-de-France. Des transports spécialisés, coûteux et discriminants, seront indispensables encore longtemps.

Comment faciliter la vie quotidienne dans les espaces ruraux

La note ci-dessous de Frédéric Laugier a été transmise au Secrétariat d'Etat à l'Aménagement du territoire à l'occasion des récentes Assises des territoires ruraux. Elle concerne surtout les zones non affectées par la périurbanisation.

La situation des zones rurales s'est progressivement dégradée depuis 30 ans (voir aussi FNAUT Infos n°165).

● Les services publics sont en déclin. Ecoles, postes, perceptions, hôpitaux, gendarmeries, gares ferment ou sont regroupés dans les centres de population les plus importants.

Les commerces disparaissent.

Les médecins et les professions paramédicales sont en voie de raréfaction : le manque de clientèle rémunératrice et les contraintes professionnelles (qui sont pourtant les mêmes que dans les villes) sont des freins à la reprise des cabinets existants, qui ferment souvent lors du départ à la retraite du titulaire.

● Le monde agricole est en crise, et les petits exploitants sont dans une situation alarmante.

L'industrie est assez peu présente dans les zones rurales, et connait des restructurations conduisant à l'abandon de sites peu compétitifs.

Seul le tourisme offre actuellement de réelles perspectives d'avenir.

● La moyenne d'âge augmente, du fait de la natalité moindre que dans les zones urbanisées et de l'installation de retraités à la campagne.

Une tendance observée depuis quelques années est le déplacement vers les zones rurales de "cas sociaux", que l'Education Nationale et les organismes d'HLM souhaitent de moins en moins voir en ville. C'est ainsi que l'on voit apparaitre une délinquance jusqu'alors inconnue dans des zones réputées paisibles, avec une multiplication des incivilités à bord des trains et des cars. La situation se dégrade avec la déstructuration des gendarmeries.

Ces évolutions ont évidemment des conséquences sur les déplacements.

● La nécessité de se déplacer augmente, pour des motifs aussi variés que les démarches administratives, les consultations médicales, les achats dans les moyennes et grandes surfaces.

Plus les équipements publics se recentrent, plus ils génèrent des déplacements, car tout ne peut pas se régler par internet. Cas typique : les consultations médicales, en particulier pour les personnes âgées. Lorsque ces dernières ne peuvent pas conduire, il est fréquent qu'on les transporte en taxi, avec une participation financière de la Sécurité Sociale en diminution.

Autre exemple : celui des lycées. Bien des élèves sont contraints d'avoir recours à l'internat, faute de pouvoir rentrer chez eux parce que le lycée est à 30 km du domicile, et qu'il n'existe pas de transport collectif quotidien.

● La plupart de ces déplacements se font par route, et bien souvent en voiture, à cause de la faiblesse du réseau des transports publics (lorsqu'il en existe).

Certains départements mettent en place des cars à la demande (en fait des mini-bus), quelques uns restructurent leurs réseaux, mais une part importante du budget des transports reste affectée à la réalisation de travaux routiers, destinés avant tout à satisfaire au mythe du désenclavement, sans aucune analyse sur le long terme, ni cohérence avec la politique régionale.

Quelques réponses pour les besoins futurs peuvent être avancées.

● Avant toute restructuration impliquant des fermetures d'équipements publics, il faut intégrer dans le calcul des économies réalisées le coût qui sera à la charge des administrés lorsqu'ils devront se déplacer : la pertinence de certains hôpitaux et autres perceptions pourrait bien s'en trouver renforcée.

● Comme la demande de mobilité va augmenter, et en particulier celle de transports collectifs, il importe de mettre en cohérence les divers réseaux. A l'heure actuelle, il y a encore trop de doublons entre des lignes TER et des cars départementaux, tandis que des localités voisines ne sont desservies. Il est également assez fréquent que des lignes terminent à la frontière d'une communauté de communes alors que la demande va au delà.

Pour rationaliser cette situation qui implique des gaspillages d'argent public et ne profite pas aux usagers, une nouvelle répartition des compétences transport des départements est souhaitable (FNAUT Infos n°171), les lignes routières périurbaines étant confiées aux agglomérations et intégrées aux réseaux urbains et les lignes routières interurbaines étant confiées aux régions.

Quant aux dessertes proprement rurales (liaisons entre les villages et le chef-lieu de canton correspondant), qui ne se développent pas en raison de leur coût élevé et de la faiblesse de la clientèle potentielle, elles pourraient être confiées à la Poste, comme c'est le cas en Suisse et en Autriche, ce qui permettrait de mieux les optimiser en leur donnant une double mission et d'assurer ainsi leur pérennité.

Frédéric Laugier, FNAUT PACA

Forum

Mille-feuilles

Le réseau de la région lyonnaise est performant, mais il est urgent de lui donner davantage de cohérence. Il dépend aujourd'hui de 12 autorités organisatrices de transports ! Le SYTRAL n'est plus adapté car il recouvre le Grand Lyon, alors que le problème concerne le Rhône et les 4 départements voisins. De plus, les compétences sont morcelées : le Grand Lyon gère Vélov' ; le Conseil général du Rhône gère les transports scolaires et son billet unique à deux euros ne concerne que les cars départementaux ; le Conseil régional gère les TER.

J-Cl Chausse, président de DARLY

Carrefour européen

J'ai lu dans un journal régional que «l'agglomération de Montpellier doit en partie son développement fulgurant à sa situation de carrefour européen». Voilà un bel exemple de phrase toute faite, totalement dépourvue de rapport avec la réalité mais que tout le monde lira sans se poser de question.

En effet, si Montpellier a bel et bien connu un développement fulgurant, on se demande bien en quoi ce serait dû à sa situation de carrefour, qui plus est européen, car Montpellier est tout sauf un carrefour, ferroviaire ou autoroutier.

On retrouve là cette éternelle croyance dans le rapport de cause à effet entre voies de communication et développement économique, tarte à la crème des politiques et des journalistes.

Denis Wenisch, FNAUT Auvergne

Car plein, autorail vide ?

Dans le cadre du Grenelle de l'environnement, un moratoire sur les fermetures de lignes est nécessaire. Il faut tordre le cou à l'idée répandue qu'un car plein est préférable à un autorail mal rempli. Ce serait vrai si l'on n'avait auparavant vidé l'autorail, si les voyageurs s'étaient tous reportés sur le car, si l'automobile n'était pas plus performante que le car et si le réseau d'autoroutes n'irriguait pas correctement le territoire. Cela fait beaucoup de si !

Les recensements récents montrent un mouvement vers une répartition plus uniforme de la population sur le territoire français. Il faut donc envisager une régénération globale du réseau, déjà sérieusement amputé.

Des dizaines de milliards semblent disponibles quand on veut ! Mais la SNCF ne s'intéresse toujours pas aux zones diffuses. Est-elle d'ailleurs capable d'exploiter ses trains de manière adaptée aux lignes secondaires ?

Jean-Louis Camus, FNAUT Limousin

fnaut -infos n°182
transport - consommation - environnement
mars 2010

Bulletin de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports - édition nationale

Après Copenhague

L'«accord» décevant issu de la conférence internationale de Copenhague sur le climat n'est manifestement pas à la hauteur de l'enjeu : la préservation de l'état de la planète pour les générations futures. Les chefs d'Etat ont su sauver les banques, mais pour éviter une catastrophe écologique, il faudra attendre alors qu'il est urgent d'agir.

Certes le texte mentionne l'objectif d'un maintien du réchauffement de la planète en-deça de 2°C, seuil au-delà duquel les conséquences du réchauffement peuvent être dévastatrices, mais il ne dit rien des mesures à prendre pour réduire de 50% les rejets de gaz à effet de serre dans l'atmosphère d'ici 2050.

La diplomatie française a été active pendant la conférence, mais elle aurait été plus crédible si elle avait pu s'appuyer sur une vision européenne plus ambitieuse et sur l'exemple d'une politique nationale plus volontariste et plus audacieuse.

Il faut aujourd'hui innover plus radicalement, non pas dans la technique en faisant croire que le salut viendra de la voiture électrique ou des agrocarburants, mais dans la décision politique.

Dans le secteur des transports, des mesures simples, faciles à mettre en œuvre, efficaces, compréhensibles par tous et susceptibles de frapper l'opinion, peuvent être mises en œuvre rapidement. Citons-en quelques-unes :

- la réduction de 10 km/h des vitesses routières limites autorisées, défendue par la FNAUT et les autres ONG lors du Grenelle de l'environnement mais écartée sans débat par l'Etat ;
- l'abandon d'autoroutes et de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes ;
- un appui massif des collectivités locales à l'autopartage (formule vertueuse à ne pas confondre avec le système pernicieux Autolib' que le maire de Paris veut mettre en place et qui incitera au contraire à l'usage de la voiture) ;
- l'expérimentation du péage urbain (son autorisation figurera sans doute dans la loi Grenelle 2, mais trouvera-t-on un maire, de droite ou de gauche, assez clairvoyant et courageux pour en tirer parti ?) ;
- une revalorisation programmée de la taxe carbone et l'affectation de l'essentiel de son produit au financement des économies d'énergie dans l'habitat et les transports collectifs.

Jean Sivardière

Quel avenir pour le TER ?

La régionalisation du transport express régional (TER) est un succès : de 1997 à 2007, la hausse du trafic a été de 55%. Mais beaucoup reste à faire pour améliorer la qualité de service du TER, et le développement indispensable du TER se heurte à de sérieuses difficultés financières. Soucieuse de clarifier et de contenir la dépense publique, la Cour des Comptes avance diverses recommandations rationnelles, mais elle souhaite aussi la fermeture de 7 800 km de lignes à faible trafic, souvent mal équipées et mal exploitées. La FNAUT refuse cette vision à court terme : dans un contexte de hausse probable du prix du pétrole et d'aggravation du réchauffement climatique, il est au contraire nécessaire de valoriser l'ensemble du réseau ferroviaire régional. L'alternative au train mal rempli n'est pas l'autocar, mais le train mieux rempli.

Photo : Marc Debrincat

L'appellation TER recouvre des services ferroviaires, seuls considérés ici, et des services routiers dits de substitution. En 2007, ils représentaient 14% du trafic ferroviaire français en voyageurs.km et 17% du chiffre d'affaires de la SNCF, et mobilisaient 17% des cheminots ; 37% de l'offre concernaient des aires urbaines, 29% des liaisons Intercités sur 50 à 200 km, 34% des dessertes de territoires ruraux (tous les chiffres cités sont extraits du rapport de la Cour des Comptes du 26-11-2009 consacré à la politique régionale des transports).

L'engagement des régions

Après une période d'expérimentation débutée en 1997, les régions (hors Ile-de-France et Corse) sont devenues autorités organisatrices du TER le 1er janvier 2002. Depuis décembre 2008, elles peuvent même demander directement des sillons à RFF, sans passer par la SNCF.

Une convention SNCF-région précise la consistance de la desserte demandée par la région, la qualité de service exigée, la rémunération de la SNCF, les pénalités prévues en cas de non-exécution du service (si la responsabilité de la SNCF est engagée). Les versements de la région à la SNCF couvrent les charges d'exploitation sur lesquelles la SNCF s'engage (la part salariale varie de 67% à 86% suivant les régions, celle de l'énergie de 4% à 6%), et les charges «au réel» (péages, taxe professionnelle).

Les régions se sont impliquées très sérieusement dans la gestion du TER. Elles se sont dotées de directions Transports qui, rapidement devenues compétentes, assurent le suivi des coûts et de la qualité des services et préparent les évolutions de l'offre. Les conventions de deuxième génération sont très solides.

Une offre renouvelée

Les gares et le matériel roulant ont été largement modernisés. Certaines régions ont participé au financement de la modernisation des voies ferrées. Quelques lignes ont même été rouvertes, en particulier Cannes-Grasse.

Le TER : bilan et perspectives d'avenir

Les horaires ont été adaptés et les fréquences renforcées. Le cadencement a été introduit en Rhône-Alpes puis dans plusieurs autres régions. Des services interrégionaux ont été créés. Le nombre de circulations TER est passé de 300 par jour ouvrable en 1998 à 700 aujourd'hui.

Des tarifications attractives ont été proposées aux travailleurs, étudiants, jeunes, chômeurs et touristes. L'intermodalité (tarification et billetterie, rabattements par car, parkings) a été développée. L'information du public a été sensiblement améliorée.

Succès commercial

De 1997 à 2007, la part du TER dans les déplacements régionaux hors Ile-de-France est passée de 8% à 10% ; la hausse du trafic TER a été de 55% (celle du trafic TGV de 69%, celle du trafic automobile de 10%). De 2002 à 2007, avec une croissance de l'offre de 14%, elle a été de 27% (un record en Europe), avec de fortes disparités : +10% en Auvergne, + 46% en Bretagne. Elle a été particulièrement nette sur les trajets périurbains, ce qui explique en partie ces disparités.

La fréquentation du TER a été stimulée par la congestion routière, les difficultés de stationnement en ville, la hausse du prix des carburants, l'allongement des distances domicile-travail et la sensibilité croissante du public aux atouts environnementaux du rail. Mais c'est évidemment l'amélioration de l'offre qui a été le facteur décisif.

Qualité de service

Le succès commercial du TER ne doit pas masquer ses déficiences. Les enquêtes réalisées auprès de la clientèle mettent en évidence une satisfaction globale des usagers (le TER obtient une note un peu supérieure à 14/20) mais aussi une forte attente en matière de fiabilité, de régularité et d'information en situation perturbée (travaux, grèves, incidents techniques).

La qualité de service du TER varie beaucoup d'une région à l'autre. Cette observation a été confirmée par une enquête menée par la Vie du Rail auprès des régions (janvier 2009) :

- en 2007, la régularité (mesurée à cinq minutes) a varié de 85% en région PACA à 96,4% en Bretagne ; 14 régions sur 20 affichaient des taux de régularité supérieurs à 90% ; la situation s'était améliorée dans 12 régions ;
- la fiabilité de l'offre (rapport entre les trains.km supprimés par la SNCF et l'offre contractuelle) s'était en revanche détériorée dans 16 régions sur 20 ; les performances allaient de 0,02% d'annulation en Bretagne à 10,6% en PACA ; 7 régions avaient des taux supérieurs à 5%, 10 ont des taux inférieurs à 5%.

Le coût complet du TER

La Cour des Comptes note que les coûts du TER sont imparfaitement connus, en raison des lacunes de la comptabilité analytique de la SNCF, qui n'explicite pas les coûts et recettes par ligne et ne permet donc pas de suivre les performances des trois types de trafic TER (périurbain, intercités et rural).

Autre difficulté pour évaluer le coût complet du TER (infrastructures, matériel roulant, exploitation) : les relations financières entre Etat, RFF, SNCF et régions sont d'une rare complexité et en constante évolution. Le coût de l'infrastructure est le plus difficile à évaluer.

Suite aux multiples travaux réalisés par la Direction générale du trésor et de la politique économique (DGTPE), l'Inspection générale des finances (IGF) et du Conseil général des Ponts-et-Chaussées (CGPC), le sénateur Hubert Haenel, et plus récemment la SNCF et la Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM), la Cour retient un coût de 4,1 milliards d'euros en 2005 (2,75 pour l'exploitation et 1,35 pour l'infrastructure), et 5 milliards en 2009 (3,4 pour l'exploitation et 1,7 pour l'infrastructure).

La contribution de l'usager

En 2005, le coût complet du TER a été couvert par une subvention directe de l'Etat (1871 millions), par une subvention indirecte de l'Etat sous forme de sous-tarification des péages versés par la SNCF à RFF (878 millions), par la subvention des régions à la SNCF (594 millions), enfin par la contribution des usagers (705 millions). Ces derniers n'ont donc couvert qu'environ 17% du coût complet du TER et 26% du coût d'exploitation. Cette part diminue depuis 2009 avec la création de la prime transport, qui reporte sur les employeurs la moitié du coût des déplacements domicile-travail.

La Cour résume bien le dilemme en matière de contribution des usagers aux coûts d'investissement et d'exploitation : pratiquer une politique de volume en maintenant une tarification basse pour favoriser le transfert du trafic de la route vers le rail et minimiser ainsi les coûts externes (accidents, congestion, nuisances), ou pratiquer une politique de recettes afin de minimiser les subventions publiques en alignant le prix du billet TER sur la «capacité contributive» de l'usager. La Cour (qui penche manifestement vers la seconde hypothèse, voir encadré) recommande d'étudier la sensibilité de la fréquentation du TER au niveau des tarifs et l'impact social qu'aurait une hausse des tarifs.

Les inquiétudes de la Cour des Comptes

La Cour constate que la décentralisation du TER a été bénéfique pour les usagers. Mais elle s'inquiète de l'importance du coût du TER pour l'Etat, RFF et les régions, donc pour le contribuable national ou régional. Ses analyses très fouillées font apparaître que :

- le chiffre d'affaires TER de la SNCF a augmenté de 42% entre 2002 et 2007, mais son bénéfice reste négligeable car elle n'a pas amélioré sa productivité malgré la forte croissance de l'activité ;

- les péages TER versés par la SNCF à RFF ne couvrent en moyenne les coûts d'infrastructure qu'à hauteur de 30% ;

- la dotation de l'Etat aux régions (pour l'exploitation des services transférés en 2002, les achats de matériel et la compensation des tarifs sociaux), voisine de 1,9 milliard d'euros en 2007, est supérieure de 40% (hors inflation) à celle qui était versée à la SNCF avant la régionalisation ;

- la charge du TER pour les régions est croissante ; elle a été, en 2007, de 2,7 milliards d'euros (dotation de l'Etat comprise), soit 630 millions pour les infrastructures et le matériel roulant, et 2070 millions pour l'exploitation ;

- la contribution des usagers est restée faible malgré la progression quantitative et qualitative de l'offre.

Ses recommandations

La Cour préconise :

- la création d'une commission des comptes du TER, chargée de mieux apprécier les apports de l'Etat, des régions et de l'usager ;

- une hausse des tarifs ;

- une stabilisation puis une réduction des coûts d'exploitation de la SNCF ;

- l'ouverture du TER à la concurrence pour faire baisser les coûts ;

- le transfert sur route des dessertes rurales les plus déficitaires.

Selon la Cour, qui se base sur des estimations de l'ADEME, le faible taux moyen d'occupation des TER (26 %) et le fait que 10% seulement des lignes TER sont électrifiées (55% de l'énergie consommée par les TER est d'origine thermique) font que le bilan écologique du train est médiocre, souvent inférieur à celui de l'autocar.

La Cour en déduit qu'il faut sacrifier les lignes «UIC 7 à 9» utilisées par moins de 10 trains par jour (ces lignes représentent 27% du linéaire du réseau, soit environ 7 800 km, et supportent 2% du trafic ferroviaire dont 75% est du trafic TER) en reportant les services ferroviaires sur le car, le minicar ou le taxi.

Enfin la Cour souhaite qu'on prenne mieux en compte le point de vue des usagers, mais ... elle n'a pas consulté la FNAUT avant de rédiger son rapport.

Les attentes des usagers

Malgré les progrès réalisés depuis dix ans, les usagers du TER restent insatisfaits : grèves ; trains supprimés, en retard, surchargés, trop lents ; entretien déficient (trains sales, vitres opaques ou rayées) ; fréquences insuffisantes, correspondances mal organisées, lacunes dans l'intermodalité, manque d'information.

Les usagers attendent donc :

- des améliorations de la qualité de service (un problème entièrement laissé de côté par la Cour des Comptes, alors que certaines d'entre elles seraient peu coûteuses, attireraient une clientèle nouvelle et des recettes supplémentaires) ;

- un développement du TER (une perspective elle aussi ignorée par la Cour, focalisée sur les coûts), c'est-à-dire une généralisation du cadencement, une augmentation des performances et de la capacité du réseau, les réouvertures de certaines lignes.

Augmenter les tarifs ?

La satisfaction des attentes des usagers suppose, en particulier, une maîtrise des coûts d'exploitation du TER : en Allemagne, 630 millions de trains-km coûtent 6 milliards d'euros, tandis qu'en France, 160 millions de trains-km coûtent 3 milliards. Sur ce point, la FNAUT approuve les recommandations de la Cour : meilleure connaissance et maîtrise des coûts, ouverture à la concurrence, à commencer par les lignes à faible trafic sur lesquelles il est possible d'innover (FNAUT Infos n°180).

La FNAUT est plus réticente face à une éventuelle hausse des tarifs.

La Cour déplore le faible taux de couverture des coûts d'exploitation par les usagers du TER : 26% en moyenne. Cependant elle note elle-même que la situation n'est pas différente en transport urbain : le taux de couverture était, en 2006, de 12% à Toulouse, 18% à Bordeaux, 26% à Lille, 28% à Lyon, 30% à Paris, 32% à Strasbourg, 50% à Marseille. Le niveau des tarifs TER n'est donc pas scandaleusement bas. Un relèvement ne peut être totalement exclu s'il garantit un développement du TER, mais à 4 conditions : qu'il soit progressif et très modéré ; que l'usager à faible pouvoir d'achat bénéficie de tarifs adaptés à son cas ; que la qualité de service s'améliore sensiblement car on est encore loin de l'optimum allemand ; enfin que l'automobiliste lui aussi paie une plus grande part des coûts économiques, écologiques et sociaux qu'il fait supporter à la collectivité.

La FNAUT s'oppose par contre, pour des raisons qui n'ont rien de dogmatique, à la recommandation dangereuse de la Cour de procéder à une réduction drastique du réseau ferré TER.

Les erreurs de la Cour des Comptes

La Cour des Comptes déplore le faible taux moyen de remplissage des trains TER, 26% avec de fortes disparités entre lignes périurbaines ou intercités et lignes rurales, entre heures de pointe et heures creuses, à comparer au taux de remplissage 2006 des TGV (69%) et des Corail (49%) ayant Paris pour origine ou destination.

La Cour note elle-même que «ce taux est à interpréter avec une certaine prudence» : un train peut être presque vide à son arrivée alors qu'il était surchargé au départ (c'est vrai aussi d'une ligne bus urbaine). D'autre part le TER est utilisé principalement pour les trajets domicile-travail ou étude, le matériel est donc inévitablement surdimensionné en heures creuses. Mais elle en déduit - un peu vite, et sans grande imagination - qu'il faut supprimer 7 800 km de lignes à faible trafic.

Une analyse incomplète

1. Une erreur grave de la Cour consiste à admettre que le train et le car rendent le même service à l'usager.

Le car (que la Cour appelle bus) n'offre ni la capacité à encaisser les pointes de trafic, ni la vitesse, ni le confort, ni la sécurité du train. Le confort, c'est aussi la possibilité de valoriser la durée du voyage en lisant ou en travaillant : comment déployer un journal, étaler des dossiers ou utiliser un ordinateur dans un car ? Les toilettes sont souvent absentes, ou fermées. La vitesse du car est limitée par la congestion urbaine et, à la traversée des villages, par les dispositifs destinés à ralentir le trafic.

Passer du train au car serait donc pour les usagers, très souvent captifs du transport collectif, une régression inacceptable de la qualité de service.

La Cour elle-même confirme le bien-fondé du point de vue de la FNAUT : elle explique que, pour éviter des pertes de clientèle (de l'ordre de 30% selon elle) lors d'un transfert sur route, il faudrait augmenter les fréquences (cadencement à l'heure, et même à la demi-heure en période de pointe) et créer de nouvelles haltes, voire baisser les tarifs.

2. La Cour ne comprend pas que le réseau ferré forme un tout, et qu'il est dangereux d'élaguer les branches les moins fréquentées : 20% des utilisateurs du TGV empruntent un TER lors de leur voyage. Supprime-t-on les lignes de bus les moins fréquentées d'un réseau urbain ?

Ce qui compte, c'est la fréquentation globale du réseau TER, la fréquentation d'une ligne donnée est un paramètre moins significatif.

3. La préoccupation environnementale de la Cour est peu convaincante. Sur certaines lignes, le bilan CO2 du train est sans doute inférieur aujourdhui à celui du car, mais la Cour ne chiffre pas les économies d'émissions de CO2, sans doute marginales, attendues de la fermeture des lignes à faible trafic.

Une conclusion trop rapide

Avant de transférer sur route des dessertes TER ou, ce qui est plus difficilement réversible, de fermer des lignes sous prétexte d'une faible utilisation, il faut tenter d'accroître la clientèle et d'abaisser les coûts d'exploitation.

1. Bien des lignes à faible trafic ne bénéficient encore d'aucune promotion commerciale et sont pénalisées par les correspondances mal conçues.

2. De nombreuses dessertes TER sont asséchées par un service de car départemental parallèle, bénéficiant de surcroît d'une tarification très basse (2 euros le voyage) : il ne faut pas disperser stupidement l'offre sur deux modes concurrents (FNAUT Infos n°171) mais la concentrer sur le train et organiser des rabattements par car, minicar ou taxi.

3. Des investissements modestes sur la voie ou le matériel roulant permettent souvent de rendre une desserte TER plus fiable et plus attractive : relèvement ponctuel de la vitesse, création d'un point d'évitement sur une ligne à voie unique, déplacement d'une halte mal située, introduction d'un matériel mieux adapté au profil de la ligne.

4. Comme la FNAUT l'affirme depuis longtemps, c'est précisément sur les lignes à faible trafic que l'ouverture à la concurrence peut permettre de réduire les coûts, d'améliorer la qualité de service et d'élargir la clientèle.

5. La réintroduction d'une desserte fret peut soulager le TER d'une partie des charges d'infrastructure.

6. Les régions pourraient assumer plus aisément le coût du TER en réduisant leurs dépenses routières (la Cour aurait pu noter que les régions n'ont pas de compétence routière obligatoire).

Alors que diverses réouvertures sont à l'étude, il serait irrationnel de fermer des lignes peu utilisées parce que mal équipées et mal exploitées, au moment où une hausse du prix du pétrole est inévitable et susceptible de provoquer une forte hausse de leur fréquentation (la SNCF envisage un quadruplement du trafic TER sur l'ensemble du territoire). Le souci de la Cour de contenir la dépense publique est louable, mais son absence de vision stratégique est consternante. ***Les lignes visées par la Cour représentent un patrimoine remarquable et disponible pour le TER et le fret, qu'il serait absurde de ne pas valoriser, ce que font avec succès nos voisins européens.***

Un passe régional à tarif unique ?

L'UMP vient de proposer la création d'un «passe transport pour tous» à tarif unique dans chaque région (60 euros par mois en Ile-de-France) : la FNAUT est défavorable à cette proposition qui aurait dû être précédée d'[1]une sérieuse étude d'impact. En Ile-de-France, les Verts, moins généreux, ont fait une proposition analogue à 65 euros.

Trois principes

Une bonne tarification du transport public doit satisfaire trois principes.

1. La tarification doit inciter au report de la voiture vers le transport collectif.

Elle doit être simple, donc forfaitaire et multimodale : parking + métro, TER + bus, parc vélo + train, ...

Elle doit respecter la liberté de l'usager, donc proposer un forfait à l'heure, au jour, au mois, à l'année.

Elle doit faciliter les déplacements des petits groupes (forfait famille) hors périodes de pointe en semaine.

2. La tarification ne pas inciter à la consommation inutile de transport.

Elle doit laisser les trajets très courts à la marche et au vélo.

La dégressivité du prix en fonction de la distance doit rester modérée pour ne pas inciter à l'étalement et l'éparpillement de l'habitat.

Sauf exception, la gratuité doit être exclue (FNAUT Infos n°151, 164, 170).

3. La tarification doit être adaptée à toutes les catégories d'usagers.

Le tarif normal ne doit pas être trop bas, le transport collectif revenant moins cher pour l'usager que la voiture. Mais les usagers à pouvoir d'achat réduit doivent pouvoir bénéficier de tarifs adaptés à leurs moyens financiers.

Le passe régional

La notion de passe régional n'est pas nouvelle : introduite en Ile-de-France en 1975, la Carte Orange était une tarification multimodale et forfaitaire permettant de se déplacer de manière illimitée en Ile-de-France par tous les modes de transport : train, TER, métro, bus, car. La tarification était zonale : le nombre de zones a été réduit de 8 à 6 en 2006, à la demande en particulier de l'AUT-Ile-de-France, afin de simplifier le dispositif et de faciliter les déplacements entre banlieues. La carte Orange magnétique a été remplacée récemment par le passe électronique Navigo : le principe tarifaire a été conservé.

L'instauration de la carte Orange a eu un effet spectaculaire, la fréquentation du réseau francilien a augmenté de 20% en dix ans. Un passe donne en effet au transport collectif une souplesse d'utilisation comparable à celle de l'automobile, et fidélise l'usager.

Le tarif unique

Le problème soulevé par la proposition de l'UMP ne tient donc pas au caractère forfaitaire du passe, mais au tarif unique. En effet, tout tarif unique introduit sur un territoire donné doit être d'un niveau nécessairement bas pour être acceptable pour des trajets courts (mais il reste insuffisamment attractif pour ces trajets, c'est le cas du tarif unique à deux euros adopté par plusieurs départements).

Le tarif unique provoque donc inévitablement deux effets pervers : un allongement des distances que les usagers acceptent de parcourir quotidiennement sur le territoire considéré, et éventuellement une surconsommation de transport. Un tarif unique régional induirait un allongement particulièrement important des distances.

Par ailleurs, de nombreuses villes sont situées à mi-chemin entre deux grandes villes de régions différentes : ainsi, en Pays-de-la-Loire, Saumur entre Angers et Tours, Redon entre Rennes et Nantes. Cette réalité pousserait à des accords interrégionaux élargissant les périmètres de validité des passes.

La création d'un passe régional à tarif unique n'est donc envisageable que si ce tarif est élevé. Sinon elle amènerait les Régions à consacrer davantage d'argent au fonctionnement du TER (dont le coût a structurellement tendance à s'envoler), au détriment de l'investissement. Or ce dernier est maintenant prioritaire pour améliorer l'infrastructure (même si ce n'est pas la vocation des Régions) et augmenter la productivité du système ferroviaire, et pour desservir de nouveaux axes régionaux ou interrégionaux.

Une solution préférable est la mise en place d'une carte régionale pour voyageurs occasionnels, comprenant une part fixe et une réduction systématique sur les billets, pour compléter les cartes commerciales ou sociales. Elle serait moins chère que les cartes Escapade ou Senior de la SNCF, mais avec des possibilités plus limitées (moindre réduction sur le TGV, limitation au périmètre régional ou interrégional proche, par exemple).

Il faut aussi créer des cartes multi-réseaux (TER + transports urbains), pour simplifier la vie de l'usager, en particulier si plusieurs gares d'une même ville sont desservies par le TER.

Bien entendu, le passe à tarif unique reste légitime à l'échelle de l'agglomération, où se font la plupart des trajets quotidiens et parce que ces trajets sont courts ; les avantages de l'incitation au report modal dans les espaces denses dépassent les inconvénients liés à l'incitation au déplacement et au gaspillage énergétique qui restent limités.

Jean Lenoir et Dominique Romann

Brèves

Le TER gratuit ?

Plus fort que l'UMP, Olivier Henno, candidat MODEM aux régionales dans le Nord-Pas-de-Calais (dont il veut faire une «hyper-région»), propose la gratuité du TER, la création d'un tram-train Etaples-Dunkerque et 2 000 bornes de rechargement pour voitures électriques. Pas de problème de financement : il suffit de reverser le produit de la taxe carbone aux régions.

Les clients préfèrent le train

Le 3 janvier 2010, un train Granville-Paris est resté arrêté une heure à Argentan. « La composition du train était conforme aux prévisions de trafic, mais il y a eu une surcharge. Nous avons commandé des bus de substitution mais les voyageurs n'ont pas souhaité les emprunter », explique la SNCF.

Un billet unique en Suisse

Pouvoir emprunter un métro, puis un train longue distance, puis un tram à l'arrivée avec un seul billet : 140 sociétés dont les CFF et les autres exploitants ferroviaires suisses travaillent depuis deux ans sur ce projet. Il faudra adapter 1 000 automates de vente et harmoniser une douzaine de systèmes. Un travail qui durera trois à cinq ans.

Le TER concurrence le TGV

La mise en place de TER cadencés entre Dijon et Lyon par les régions Bourgogne et Rhône-Alpes a eu un effet inattendu : une baisse de fréquentation du TGV Metz-Lyon.

La gare de Vandières

Le déplacement de la gare lorraine du TGV-Est de Louvigny à Vandières, sur la ligne Nancy-Metz, objet d'une récente enquête publique (FI n°180), a reçu l'aval du commissaire enquêteur sans réserves ; on attend maintenant la décision du Conseil d'Etat. Les premières interventions de la FNAUT-Lorraine en faveur d'une implantation de la gare lorraine du TGV Est à Vandières datent de 1990.

Rien ne presse...

Il manquait 10 000 euros pour boucler le financement de l'étude du raccordement de Saint-Hilaire-au-Temple destiné à faire circuler des trains directs entre Verdun et Reims sans le détour actuel de 34 km par Châlons-en-Champagne (FNAUT Infos n°180). Suite aux interventions de l'AUTERCOVEC de Verdun, de l'APUTCRE de Reims et de Michel Vogt, Reims-Métropole a accepté de verser la somme manquante.

Sachant qu'il aura fallu un an pour rassembler les 100 000 euros que va coûter l'étude, et que le raccordement coûtera au moins 10 millions d'euros, calculer la date de la mise en service.

Carte Enfant-Famille

Début 2009, nous avons attiré l'attention du chef de l'Etat, de Nadine Morano, secrétaire d'Etat à la Famille, et de Guillaume Pépy sur les défauts du projet de carte Enfant-Famille destinée aux familles à faibles ressources n'ayant qu'un ou deux enfants de moins de 18 ans à charge, et ne pouvant donc bénéficer de la carte Famille nombreuse (FNAUT Infos n°173).

Depuis le 25 mars 2009, cette carte (dont le coût pour la SNCF n'est pas compensé par l'Etat, contrairement à celui de la carte Famille nombreuse) permet d'offrir aux familles concernées des réductions allant de 25% à 50 % dans les seuls trains à réservation obligatoire : TGV, Téoz, Lunéa (Corail de nuit). Or une mesure sociale, décidée par le chef de l'Etat, doit atteindre l'ensemble des intéressés sans discrimination, en particulier géographique.

La mise en œuvre actuelle de la carte Enfant-Famille n'est pas, selon nous, conforme au principe d'égalité des citoyens devant la loi : les Français non utilisateurs du TGV sont pourtant des Français à part entière.

On nous avait laissé entendre que les facilités liées à la carte Enfant-Famille seraient étendues fin 2009 à l'ensemble des trains circulant sur le territoire national (Corail gérés par Voyages SNCF, Corail Intercités gérés par SNCF Proximités, et TER gérés par les régions). Une telle extension ne pourrait d'ailleurs qu'assurer la promotion des dessertes Corail Intercités qui seront gérées dans le cadre de la convention de service public Etat-SNCF en cours d'élaboration. Nous avons réécrit fin 2009 à Nadine Morano.

Taxe carbone

Deux jours avant sa mise en place le 1er janvier 2010, le Conseil Constitutionnel a invalidé le dispositif de la taxe carbone, au motif qu'elle aurait été inefficace pour réduire les émissions de CO2 et inéquitable, trop de réductions et d'exemptions ayant été accordées aux industriels polluants (ils sont déjà soumis au système européen des quotas, mais ces quotas sont distribués gratuitement jusqu'en 2013), transporteurs routiers et aériens, agriculteurs et pêcheurs.

On aurait aimé que le Conseil s'interroge aussi sur la redistribution prévue de la taxe acquittée par les ménages : une redistribution aux ménages les plus fragiles économiquement est légitime, mais, tant que la taxe est faible, une redistribution intégrale lui enlève toute efficacité immédiate et ne permet pas de financer les investissements menant à des économies d'énergie dans l'habitat et les transports.

La crise durable de l'industrie automobile

Une semaine après la réunion de Copenhague, les médias, qui venaient d'en déplorer l'échec inquiétant, ont annoncé triomphalement que, grâce à une prime à la casse dont ils ont oublié de rappeler le coût pour l'Etat, les constructeurs automobiles allaient battre leur record : 2 300 000 véhicules vendus en France en 2009, +9% par rapport à 2008 malgré la crise.

Nous avions présenté, il y a un an (FNAUT Infos n°172), la crise de l'industrie automobile comme une crise de surproduction structurelle et non comme une simple inadaptation de la production au marché, qui exige aujourd'hui des voitures moins énergivores et moins polluantes. Nous avions critiqué l'aide sans conditions apportée par l'Etat à ce secteur et les effets pervers prévisibles de la prime à la casse, qui ne peut être supprimée brutalement et va encore coûter cher à l'Etat en 2010.

Le Journal du Développement Durable a récemment publié une opinion de Bertrand Puiffe, analyste financier chez Fidelity Gestion International, qui confirme largement notre analyse.

L'expert explique très clairement pourquoi le secteur automobile est en surcapacité : "les constructeurs ont, indépendamment les uns des autres, cherché à atteindre une taille critique qui leur permette d'être compétitifs face à la pression des marchés asiatiques. Ils ont voulu produire beaucoup pour produire à moindre coût, mais la demande en véhicules ne suit plus".

Il critique la prime à la casse : "sur le court terme, elle permet de maintenir l'emploi, mais elle ne fait que repousser le nécessaire repositionnement stratégique des constructeurs, qui vont devoir réduire leurs capacités de production et refonder leur offre".

Pour Bertrand Puiffe, "la voiture individuelle n'est plus un modèle d'avenir dans les pays développés" :

- "l'augmentation du niveau de vie dans les pays émergents va continuer à soutenir le secteur automobile, mais l'industrie des pays développés n'est pas apte à répondre à cette demande du fait d'une moindre compétitivité, un déclin du secteur y est donc possible" ;
- "avec le développement des transports collectifs, le ménage moyen va progressivement se tourner vers cette solution moins coûteuse et la crise actuelle va accélérer ce transfert ; la voiture verte ne va pas suffire à inverser la tendance, il s'agit pour les constructeurs d'un modèle plus défensif qu'offensif".

En clair, l'embellie actuelle est artificielle, et le mot "reconversion" ne pourra longtemps rester tabou.

Emprunt : l'aménagement du territoire oublié

La FNAUT n'a évidemment aucune compétence ou légitimité pour porter un jugement global sur l'emprunt national décidé le 15 décembre 2009, qu'il s'agisse de son opportunité, de son montant ou de la pertinence des 5 priorités retenues : enseignement supérieur (11 milliards d'euros), recherche (8), industrie (6,5), économie numérique (4,5) et développement durable (5).

La FNAUT ne réclamait pas que l'emprunt serve à financer les lignes à grande vitesse ou les tramways mais, de manière plus originale, contribue à relancer la politique d'aménagement du territoire, aujourd'hui délaissée, en permettant une modernisation ambitieuse du réseau ferré classique, qui serait susceptible de dynamiser l'activité économique des villes moyennes mais dont le financement n'est pas assuré par les mécanismes habituels.

Elle regrette que sa proposition (FNAUT Infos n°179) n'ait été prise en compte ni par la commission Juppé-Rocard (qui comprenait un seul représentant associatif sur 22 membres), ni par le chef de l'Etat, qui en a suivi les recommandations. La FNAUT n'a même pas été invitée à défendre sa proposition devant la commission.

La FNAUT regrette par ailleurs que les choix effectués dans le cadre des programmes «industrie» et «développement durable» ne traduisent pas une réelle volonté de reconversion écologique de notre économie.

Deux milliards d'euros seront consacrés à l'industrie aéronautique et spatiale («avion du futur» et Ariane 6), un milliard aux «véhicules du futur» (construction navale, ferroviaire et, principalement, voiture électrique).

Un fonds doté d'un milliard d'euros, servira à soutenir «des programmes urbains intégrés» (écoquartiers et écocités). Les investissements envisagés s'inscrivent «dans une logique de démonstration de grande échelle visant à déployer des technologies nouvelles comme les infrastructures de recharge pour les véhicules électriques». Enfin 500 millions d'euros seront attribués à la rénovation thermique de l'habitat.

Des avions, trains et navires moins bruyants et énergivores : oui bien sûr. Mais la focalisation sur la voiture électrique, qui pose plus de problèmes environnementaux qu'elle n'en résoud, illustre la fuite en avant de l'Etat : celui-ci mise prioritairement sur la technologie pour répondre au défi climatique alors qu'il faut agir vite, donc encourager les changements de comportements.

Jean Sivardière

Le carnet du voyageur

Prospective et court terme

Lors d'un récent colloque sur la grande vitesse ferroviaire qui s'est tenu à Poitiers, le maire imaginait les LGV Poitiers-Bordeaux en 2017 et Poitiers-Lyon en 2030. Pendant ce temps, un voyageur qui a réussi à s'extirper de la gare SNCF (la rotonde d'échanges prévue pour la fin 2007 n'est toujours pas en service) et qui cherche l'arrêt du bus pour monter en ville finira peut-être par trouver un petit poteau mobile (s'il n'a pas été déplacé par un plaisantin) : le trottoir appartient à la SNCF qui refuse d'y implanter un abribus : cette situation ubuesque dure depuis 2005. Mais qui prend le bus parmi les décideurs qui ont afflué au colloque ?

Bernard Plichard, FNAUT Poitou-Ch

Liberté ferroviaire

Muni d'un "pass" libre circulation de quatre jours, j'ai récemment sillonné la Suisse, de Genève aux Grisons : ni contraintes horaires ni réservations, des trains fréquents et toujours à l'heure, et une impression de grande liberté.

Peu après, j'ai effectué un voyage ferroviaire en France. De Paris à Millau, un seul sillon est proposé : 9h-17h. Alors que Millau compte plus de 20 000 habitants, si l'on rate le train de 5h50 pour continuer vers le sud, le suivant est à 13h50.

De Millau à Nantes, pas question d'improviser, car il faut utiliser le Téoz entre Clermont et Moulins, puis le TGV entre Tours et Nantes, donc prendre deux réservations obligatoires. A noter que la délirante informatique SNCF me proposait un trajet avec 5 changements, dont deux inutiles, sans doute pour décourager le client de choisir l'itinéraire géographiquement rationnel.

Christian Noguier, 95 Argenteuil

Gares et commerces

A Berlin, quand on entre dans l'imposante et remarquable nouvelle gare centrale, on se retrouve dans un centre commercial où l'activité ferroviaire donne l'impression d'être accessoire. Les renseignements et la vente des billets ne se font que dans des boutiques qu'il faut détecter parmi les autres (et en plus avec la privatisation de certaines activités ferroviaires comme le S-Bahn, le RER berlinois, il faut trouver la bonne boutique...). Il y a la queue devant les quelques guichets de ces boutiques (de plus en plus, les compagnies ferroviaires pensent que le voyageur a acheté son billet avant d'entrer en gare...) et que, si on a besoin d'acheter rapidement un billet, il suffit de se diriger vers les quelques distributeurs qui n'existent que sur les quais (encore faut-il qu'ils soient en état de marche), comme si l'espace de la gare n'était plus ferroviaire...

Lionel Favier, MDB et AUT Ile-de-France

Train + vélo

Alors que rien n'est prévu pour les vélos dans les rames transiliennes à deux étages, ce qui occasionne une gêne et des difficultés pour tous, l'aménagement des rames régionales à deux étages du Schleswig-Holstein fait rêver : tout l'étage inférieur d'une voiture par rame est réservé aux cyclistes, avec des strapontins le long des parois latérales, une rampe pour rattraper la différence de niveau entre le plancher bas et le quai, et une signalisation extérieure visible (en France, le logo vélo affiché sur les nouvelles rames bimode Bombardier est minuscule). Dans les rames à deux étages luxembourgeoises, la moitié de l'étage inférieur d'une voiture est également réservée aux cyclistes.

Lionel Favier, MDB et AUT Ile-de-France

Logique SNCF

Venant d'acheter une carte Senior pour 56 euros, j'ai bien cru que cette carte avait été supprimée. Quand on veut en effet réserver une place sur le site internet de la SNCF, on est invité à cliquer sur la fenêtre "recherche avancée (12-25, Senior...)". On obtient alors les trois fenêtres "26-59", "carte et abonnement" et "carte de fidélité". On clique évidemment sur la seconde et on se voit proposer une liste de formules dont la carte Senior est absente. Pour pouvoir faire obtenir cette carte, il faut cliquer sur la fenêtre "26-59" qui, une fois ouverte, fait apparaître plusieurs tranches d'âge dont "60 et +".

Bernadette Sivardière, 38 Saint-Egrève

Police !

Lors d'un voyage de Paris à Selles-sur-Cher avec mon mari, le train est parti de Paris-Austerlitz avec vingt minutes de retard et la correspondance à Vierzon n'a pu être assurée. Pour nous éviter une attente de 90 minutes, mon beau-père est venu nous chercher en voiture. En l'attendant, nous avons demandé à l'accueil puis au guichet s'il était possible d'obtenir un remboursement : "impossible". Comme nous insistions auprès des employés puis du chef d'escale, sans être agressifs ou injurieux, ils ont coupé le micro du guichet puis nous ont averti qu'ils allaient appeler la police. A notre stupéfaction, deux policiers ferroviaires sont arrivés et n'ont pas compris pourquoi on les avait dérangés.

A la sortie de la gare, deux membres de la police nationale nous ont interpellés à leur tour, eux aussi sidérés qu'on les ait appelés pour si peu.

Anne-Laure Dupuy, 75 Paris

Aéroport absurde : Notre-Dame-des-Landes

A Nantes, c'est toujours l'union sacrée PS-PC-UMP-UDB (Union démocratique bretonne) autour du député-maire PS Jean-Marc Ayrault (qui prépare l'après-Copenhague) en faveur du nouvel aéroport. Seuls les Verts et le MODEM s'y opposent.

- **L'aéroport de Notre-Dame-des Landes (deux pistes) occuperait 2 000 ha de terres agricoles (le trafic annuel actuel de l'aéroport de Nantes est de 2,8 millions de passagers). L'aéroport de Genève (une piste) occupe 340 ha pour un trafic de 11 millions de passagers.**
- **L'aéroport coûterait 581 millions d'euros. Un aéroport neuf coûte 3 milliards à Londres, 5 milliards à Lisbonne.**
- **Afin de mieux répondre aux arguments «tendancieux et fallacieux» des opposants à l'aéroport, le syndicat mixte réunissant les élus promoteurs du projet a passé un contrat de 200 000 euros (fournis par le contribuable) avec une agence de communication, chargée de convaincre les citoyens récalcitrants.**
- **Angers Loire Métropole a relancé pour 8 ans l'exploitation de l'aéroport de Marcé et envisage d'allonger la piste de 1800 à 2100 m afin d'accueillir des Airbus A 320 et des Boeing 737.**

Le bêtisier de l'aéroport

- **Pascal Bolo, adjoint PS au maire de Nantes et conseiller général : «ne pas construire l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes serait prendre le risque du statu quo et de l'appauvrissement dans un contexte de compétition internationale des territoires».**
- **Daniel Augereau, élu UMP de Nantes : «Notre-Dame-des-Landes sera le seul grand investissement à Nantes depuis 50 ans». Le tram ? un détail !**

Des élus responsables

- **Claude Naud, conseiller général non inscrit de Loire-Atlantique : «Un lundi, 70% du trafic aérien de Nantes-Atlantique est à destination ou en provenance d'une ville française : ne vaut-il pas mieux privilégier le train ? 35% du marché est tenu par des compagnies à bas coût, ce sera 50% en 2013. Ces compagnies ne voudront pas payer les taxes aéroportuaires de Notre-Dame-des-Landes, on va droit vers une mise à contribution des collectivités. Le contexte n'est plus à une croissance illimitée. Ne compromettons pas nos capacités d'intervention auprès des populations les plus fragiles».**
- **Marc Laffineur, député UMP du Maine-et-Loire : «l'augmentation du trafic aérien n'est pas aussi importante que prévu. Le comportement du public change. La taille du projet de Notre-Dame-des-Landes semble démentielle».**

Permis à points

Récompenses :

+3 points à la municipalité de Munster (68). Elle a décidé de reporter sur le train (ligne Colmar-Metzeral) un trafic scolaire auparavant assuré par un car de capacité insuffisante. La région et la SNCF ont favorisé ce transfert.

+ 5 points à Jean Dionis du Séjour, député-maire Nouveau Centre d'Agen. Il a décidé de transformer tout le centre-ville en zone 30, de créer des parkings relais gratuits à 1,5 km du centre-ville, d'augmenter les tarifs du stationnement central et de créer des pistes cyclables : "c'est à ce prix que le centre-ville retrouvera son attractivité".

Punition :

- 2 points à Jean-Marie Jupont, ancien directeur régional SNCF : "une gare du TGV-Est à Vandières présente des avantages, mais aussi des inconvénients : son accès routier est médiocre". Si on déplace la gare de Louvigny à Vandières, c'est pour que les voyageurs y viennent en TER, pas en voiture.

Bêtisier

Yann Arthus-Bertrand, s'exprimant sur Direct Soir le 13 août 2009 : «posséder un 4x4, pourquoi pas ? A condition de sacrifier de temps en temps au co-voiturage : utiliser une voiture de deux tonnes pour trimbaler un gars de 70 kilos, c'est aberrant ". Acheter un 4x4, ce n'est pas devenu aberrant ?

Jean Poulit, ingénieur général des Ponts et Chaussées, inventeur de la chasse au gaspi : "l'autoroute Pau-Oloron engendrera une hausse du PIB du Béarn de 84 millions d'euros par an, le bilan carbone ne sera pas affecté". A noter que Martine Lignières-Cassou, député PS qui a voté la loi Grenelle 1, s'est ralliée à ce projet (250 millions d'euros pour les collectivités).

Chronique du développement durable

Le voyagiste Nouvelles Frontières va offrir des vols paraboliques alternant montées et descentes espacées de paliers procurant aux passagers des moments d'apesanteur. 40 passagers, vol de 1h30, prix : 3000 euros par personne, émission de CO2 non précisée.

Le Monde publie chaque jour une page Planète riche d'informations sur le réchauffement climatique. Mais il offre des places gratuites sur le vol inaugural de l'A380, et lemonde.fr organise, en partenariat avec Singapore Airlines, un jeu-concours permettant de gagner des voyages en avion en Extrême-Orient.

BIEN DIT

- **Marc Rochet**, président d'Air Caraïbes : «il y a quinze ans, l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes était justifié mais quelle compagnie aérienne y faire venir aujourd'hui ? Le contexte a tellement changé qu'on ne peut plus se permettre de faire n'importe quoi».
- **Corinne Lepage**, avocate des municipalités opposées au projet : "le projet de rocade nord de Grenoble est emblématique des erreurs du passé".
- **La CFDT** : "sans taxe carbone, les plus précaires seraient les premières victimes de l'immobilisme. Mais les compensations doivent tenir compte des niveaux de revenus des ménages".
- **Hervé Novelli**, secrétaire d'Etat chargé du commerce, du tourisme et de la consommation : «je souhaite que la SNCF fasse un très grand effort en matière de lisibilité de ses tarifs». Un appui utile pour la FNAUT, qui réclame un tel effort depuis longtemps.

Motard fou

Le 17 août, un jeune motard qui avait un bras dans le plâtre a été contrôlé à 190km/h sur le périphérique parisien, où la vitesse est limitée à 80 km/h. La préfecture de police fait savoir qu'une telle vitesse n'avait plus été relevée depuis 2004, date à laquelle les radars ont été installés. L'individu avait été repéré par les policiers des compagnies motocyclistes. Vêtus en civil et équipés de motos discrètement siglées «police», ces fonctionnaires ont dû parcourir quatre kilomètres avant de parvenir à l'interpeller.

Flins sans F1

L'opposition des ONG a contraint le Conseil général des Yvelines à renoncer à son projet de circuit de formule 1 destiné à remplacer celui de Magny-Cours, proche de Nevers. Le projet, soutenu par le Premier ministre, menaçait la deuxième plus grande zone de captage d'eau potable d'Ile-de-France.

Brèves

Surproduction

Il s'est vendu 68 millions de voitures dans le monde en 2008, il ne s'en vendra que 55 millions en 2009. Si toutes les usines tournaient au maximum de leur capacité, elles pourraient en produire 95 millions par an. En Europe au moins 20 usines sont de trop, chacune produisant en moyenne 300 000 véhicules. La prime à la casse n'est donc pas la solution à ce problème de surcapacité.

Sous-estimation

Selon l'Agence Européenne de l'environnement, les émissions de gaz carbonique par le secteur des transports en Europe ont augmenté de 35% entre 1990 et 2007. Mais selon l'association Transport et Environnement (T&E), dont la FNAUT est membre, les statistiques utilisées n'intègrent pas les émissions des secteur aérien et maritime, qui ont augmenté de plus de 100% et 60% respectivement sur la période considérée.

Planification britannique

Le gouvernement britannique a défini de nouveaux objectifs stratégiques pour les investissements de transports : soutenir la compétitivité de l'économie, maîtriser le changement climatique, améliorer la sécurité et la santé, promouvoir l'égalité des chances, améliorer la qualité de vie des usagers et des riverains, et assainir l'environnement.

Et pas besoin de Grenelle of the Environnement pour en arriver là !

Réforme des taxis

Le projet de réforme des taxis, proposé par la commission Attali, a stigmatisé les "avantages acquis" des artisans mais sans prévoir un dédommagement de ceux qui, lors de la réforme, auraient perdu une licence achetée 2 à 300 000 euros. En Irlande, l'Etat n'a pas hésité : il a racheté les licences, le coût a été compensé par l'augmentation de 150% de l'emploi dans ce secteur, et le service rendu a été renforcé.

Vols à bas coût

Selon le Conseil national du Tourisme, la clientèle aérienne "low-cost" représente, par an, 8 millions de touristes étrangers venant visiter la France. En 2007, les compagnies "low-cost" ont assuré 15,7% du trafic de nos aéroports.

En juillet 2009, un étranger sur deux, soit 3,3 millions de visiteurs, arrivé en Espagne par avion a utilisé un vol d'une compagnie à bas coût.

Tout est devenu durable

«Pierre Cohen et l'équipe municipale de Toulouse vous souhaitent une année chaleureuse et durable». Une année de plus de 365 jours ?

Actions en régions

Aquitaine

● Le CRELOC critique les propos de l'ambassadeur de France à Madrid : l'association estime que la ligne Pau-Canfranc présente un intérêt international et non purement régional, et que sa réouverture permettrait de tester l'opportunité d'une traversée centrale des Pyrénées pour le fret.

Basse-Normandie

● L'association Réseau Vert de Basse-Normandie défend la réouverture des lignes Caen-Flers, Briouze-Bagnoles et Glos-Honfleur. Elle apprécie que Laurent Beauvais, président du Conseil régional, ait décidé de ne plus financer le projet de route express Caen-Flers et que son plan Rail 2020 retienne les réouvertures de Caen-Flers et Glos-Honfleur. Elle s'interroge sur l'utilité d'une LGV intégrale Paris-Le Havre et refuse l'implantation d'une gare TGV au nord de Rouen.

Bourgogne

● La FNAUT Bourgogne est associée aux réflexions préalables à l'implantation du tramway dijonnais : intermodalité, développement économique, accessibilité, urbanisme. Elle a participé au dernier Forum des associations à Dijon et à Beaune. Elle est présente dans toutes les commissions de quartiers de la ville de Dijon, où elle présente ses propositions pour les transports et la sécurité routière.

● La FNAUT Bourgogne et l'association EVAD (Ensemble à vélo dans l'Agglomération Dijonnaise) ont, à l'occasion de la semaine de la mobilité, présenté un ensemble de propositions visant à apaiser la circulation motorisée au moment où les accidents dont les piétons sont les victimes se font plus nombreux dans l'agglomération et où l'arrivée du tramway se précise : réduction des vitesses, lutte contre le stationnement anarchique, protection des cyclistes et des piétons, élargissement des zones 30, création de zones de rencontre, nouveau plan de circulation dissuadant le transit à travers la ville, location de vélos de longue durée comme à Bordeaux.

● La FNAUT Bourgogne a demandé une étude de la réouverture de la halte ferroviaire de Varennes-le-Grand, au sud de Chalon-sur-Saône. Elle s'est réjouie des orientations enfin prises par le Grand Chalon sur le pôle d'échanges multimodal, sur le site internet MOBIGO et sur une tarification unique TER+bus. Elle apprécie l'importante amélioration et le succès commercial des services TER.

Ile-de-France

● L'AUT Ile-de-France s'interroge sur les projets Transport du Grand Paris : alors que les transports publics franciliens sont à la limite de la saturation et de l'usure, et ne répondent plus aux besoins des usagers, n'y a-t-il pas d'autres priorités que «le grand 8» proposé par Christian Blanc ?

L'association estime que les grands projets à long terme et les conflits politiques ne doivent pas retarder la mise en œuvre des réalisations indispensables à l'horizon 2020. L'association soutient le plan de mobilisation élaboré par les collectivités de la région et comprenant des projets à court terme (en particulier désaturation de la ligne 13 par prolongement de la ligne 14, , modernisation des RER C et D, réaménagement du RER B nord, ...), des projets à accélérer (tramways, tangentielles ferroviaires, sites propres pour bus, ...) et deux grands projets (Arc Express, rocade de métro automatique en proche banlieue, et prolongement du RER E vers La Défense et Mantes).

Rhône-Alpes

● L'Association pour le Développement des Transports en Loire Sud se réjouit du lancement de gros travaux sur le nœud ferroviaire de Givors (raccordement entre les lignes Lyon-Nîmes et Lyon-Saint Etienne, 23 millions d'euros, mise en service en 2012). Cet investissement réduira de 4 minutes la durée des trajets des TGV et TER entre Lyon et Saint Etienne. Dès l'origine du projet, l'ADTLS avait fait activement sa promotion auprès des collectivités territoriales.

L'ADTLS critique par ailleurs le projet de Saint-Etienne Métropole consistant à créer une dizaine d'arrêts supplémentaires entre Firminy et Rive-de- Gier et de faire circuler un «tramway régional» : cette hypothèse est totalement incompatible avec l'intense trafic actuel TER, TGV et fret sur la ligne Lyon-Saint Etienne.

● L'Association des usagers de la ligne Grenoble-Valence se prononce pour l'instauration d'un péage urbain dans l'agglomération grenobloise. Selon son président Yves Gimbert, c'est la meilleure solution pour faciliter la circulation des bus au centre de Grenoble, financer les transports collectifs et éviter de construire la rocade nord.

● L'Association Anti-Contournement Autoroutier de Chambéry (ACAC 73) s'inquiète du silence de l'Etat sur le projet Lyon-Turin alors qu'il a accordé 50 millions de subvention pour la «galerie de sécurité» du tunnel routier du Fréjus. Elle rappelle que la voie ferrée historique de Maurienne est inadaptée au transport massif du fret : sa pente est forte, elle longe le lac du Bourget et traverse les agglomérations de Chambéry et Aix-les-Bains.

Activités de la FNAUT

● Les associations cyclistes (FUBicy, AF3V, FFCT), le Club des villes cyclables et la FNAUT ont protesté contre le projet de la DSCR de rendre obligatoire le port du casque par les cyclistes urbains de moins de 16 ans.

● Agir pour l'environnement, le Réseau Action Climat, la FNAUT et le collectif Stop Autoroutes ont demandé à l'Etat de publier le projet de Schéma National des Infrastructures de Transports (SNIT) qui, d'après la loi Grenelle 1, devait être adopté avant la fin 2009.

● Jean Sivardière et Yves Boutry ont rencontré la direction de Bombardier Transport à propos de l'avenir du TVR.

● Jean Sivardière et Marc Debrincat ont rencontré Pierre Cunéo, directeur de la stratégie ferroviaire à la SNCF.

● Jean Lenoir a présenté le projet de réseau Intercités de la FNAUT à Bruno Bourg-Broc, président de la Fédération des Maires des Villes Moyennes, et aux responsables transport de la DATAR.

● La FNAUT a suggéré à la Cour des Comptes d'enquêter sur les gares TGV ex-urbanisées, les tramways sur pneus (Nancy, Caen, Douai) et les gaspillages liés aux doublons entre trains TER et cars départementaux.

● Maurice Abeille est intervenu, lors des entretiens du CERTU à Lyon, sur l'accessibilité de la ville à tous et sur la connaissance de la mobilité.

● Jean Sivardière s'est entretenu avec Charles-Eric Lemaignen, président du SMTC d'Orléans, au sujet du projet de deuxième ligne de tramway.

● Audrey Hallot, collaboratrice du service juridique FNAUT, a été nommée à la commission d'immatriculation des opérateurs de voyages.

Congrès de la FNAUT

Le 17ème congrès de la FNAUT sera organisé par la FNAUT Lorraine à Nancy les 6 et 7 novembre 2010. Réservez dès maintenant votre week-end !

Transports urbains en site propre

Les textes sur les TCSP publiés dans FNAUT Infos ont été rassemblés en un recueil de 28 pages, disponible au siège de la FNAUT (4 euros port compris, paiement en timbres si possible).

fnaut infos- Bulletin mensuel d'information
Directeur de publication : Jean Sivardière
CPPAP n° 0913 G 88319 - Dépôt légal n°182
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

fnaut -infos
transport - consommation - environnement
n°183
avril 2010
Bulletin de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports - édition nationale

Des "écologistes" contre le TGV

Le 23 janvier dernier, diverses associations françaises, espagnoles et italiennes rassemblées pour une manifestation entre Hendaye et Irun contre le projet de LGV Bordeaux-Espagne, ont exprimé leur opposition à la construction de nouvelles LGV et de lignes à grande capacité dédiées au fret. Selon elles, les LGV sont "un désastre écologique, socio-économique et humain pour les zones traversées".

La FNAUT, qui ne peut être suspectée d'être fanatique du TGV, souhaite rappeler à ces associations quelques faits difficilement contestables.

- **A partir de l'étude Mathieu-Pavaux de 2003 (FNAUT-Infos n°120), on peut estimer que la moitié seulement du report possible de trafic aérien sur le TGV a été obtenue à ce jour. Une modernisation, même poussée, du réseau classique ne permettra jamais d'absorber le trafic aérien restant, de soulager les riverains de Roissy et Orly, et d'éviter la construction toujours menaçante d'un 3ème aéroport parisien.**
- **En Aquitaine, Languedoc-Roussillon et PACA en particulier, où les lignes littorales ne sont doublées par aucun itinéraire bis, le réseau existant n'a pas la capacité nécessaire à un développement vigoureux du TER et à un transfert massif de fret routier sur le rail.**
- **Les crédits consacrés aux LGV ne se reporteraient pas, en cas d'abandon des projets de LGV, sur le réseau classique, mais plus vraisemblablement sur les projets autoroutiers concurrents.**
- **Ce qui menace le plus les écosystèmes et la biodiversité n'est pas la construction de 2 000 km de LGV nouvelles, mais la dérive climatique que le report de trafic routier et aérien sur le rail permet précisément de limiter.**

Les associations anti-LGV, qui mettent dans le même sac LGV et autoroutes et dont les proclamations écologistes cachent mal la défense (légitime) d'intérêts particuliers, réclament que "le pouvoir de décision soit rendu aux populations directement concernées". Donner le pouvoir aux riverains ? Ceux des LGV ou ceux des aéroports parisiens, qui ont des intérêts divergents ? Ce discours populiste nie la notion d'intérêt général et relève d'une conception dangereuse de la démocratie.

Jean Sivardière

Etalement urbain : valoriser les étoiles ferroviaires et les gares périurbaines

Pour maîtriser l'extension des villes en tache d'huile et ses conséquences désastreuses, il faut modifier à la fois la répartition modale des déplacements et la répartition spatiale des logements et activités en combinant politique des transports et politique d'aménagement. Le rail est l'outil à privilégier : non seulement ses performances (capacité, vitesse, confort, fiabilité) permettent d'attirer l'automobiliste, mais il est possible de densifier l'habitat et les activités autour des gares et de structurer ainsi l'espace périurbain. Les étoiles ferroviaires de nombreuses agglomérations françaises, sous-utilisées ou désaffectées, offrent l'opportunité de renforcer ou de créer des dessertes périurbaines : elles doivent être valorisées sans attendre, en complémentarité avec les services urbains.

Photo : Marc Debrincat

Le 29 septembre 2009, un colloque sur les dessertes ferroviaires périurbaines a été organisé, à Paris, par le GART, la Fédération Nationale des Agences d'Urbanisme (FNAU) et la FNAUT. Cette dernière, qui en avait pris l'initiative et recherchait des partenaires, souhaitait attirer l'attention sur les possibilités de valorisation des étoiles ferroviaires ; le GART et la FNAU ont largement enrichi la réflexion en mettant l'accent sur le rôle souhaitable des gares périurbaines.

Du rail à la route

Le développement spatial des villes s'est longtemps fait en doigts de gants le long des axes ferroviaires, l'habitat se polarisant naturellement dans le voisinage immédiat des gares.

Ce type d'évolution a radicalement changé depuis 50 ans avec l'accès massif de la population française à l'automobile et le faible coût d'utilisation de celle-ci. Après la disparition des tramways urbains et périurbains, et le déclin des réseaux ferrés régionaux, le rail a perdu sa position prépondérante dans la structuration de la croissance urbaine au profit des infrastructures routières (le plus souvent non soumises à péage). L'automobile permettant d'éloigner l'habitat, les activités et les lieux de loisirs des centres-villes et favorisant leur implantation diffuse, la ville a changé de dimension et, en l'absence de contraintes réglementaires, s'est étendue en tache d'huile dans tout l'espace périurbain. Ce phénomène a pu s'observer dans la plupart des agglomérations.

En retour, cette nouvelle forme urbaine a rendu quasiment incontournable l'usage de la voiture, le transport collectif étant mal adapté à la desserte des zones de faible densité de population.

Le royaume de la voiture

D'après l'INSEE, dans les zones faiblement urbanisées, 68% des habitants appar-

Etoiles ferroviaires à valoriser

tiennent à un ménage comptant autant de voitures que de membres adultes, contre 54% en 1994 ; 58% des déplacements motorisés y sont effectués en solo, contre 49% en 1994. Comme le dit Jean-Paul Hubert, chercheur à l'INRETS, "le transport collectif y est confiné au ramassage scolaire".

Il résulte de cette hégémonie de la voiture un ensemble d'effets économiques, écologiques et sociaux particulièrement dangereux :
- une forte consommation d'espace agricole et naturel, un mitage qui éloigne les citadins de la nature ;
- un coût élevé des réseaux de distribution (eau, gaz, électricité, téléphone) ;
- des trajets domicile-travail/études longs, fatigants et comportant des risques élevés d'accidents ;
- de la pollution de l'air, du bruit, du stress, des atteintes à la santé ;
- une dégradation du cadre de vie dans les centres, poussant à l'exode vers les zones périurbaines plus préservées ;
- une activité économique pénalisée par les embouteillages ;
- la construction de nouvelles infrastructures routières, de plus en plus coûteuses, et de parkings centraux ;
- des gaspillages de pétrole et des émissions élevées de gaz à effet de serre.

Comment aujourd'hui maîtriser cet étalement urbain en tache d'huile et l'ensemble de ses effets pervers (voir aussi nos dossiers publiés dans FNAUT Infos n°86, 97, 117 et 143) ?

Le rail, une chance à saisir

Si une zone périurbaine n'est irriguée par aucune voie ferrée, le transport, régulier ou à la demande, par autocar et le taxi offrent les seules possibilités de desserte collective. Mais ces modes ont une attractivité sur l'automobiliste et une capacité généralement insuffisantes pour provoquer une réduction massive de la marée automobile observée à l'occasion des déplacements pendulaires.

Lorsque le rail est disponible, qu'il s'agisse d'infrastructures existantes ou dont la réutilisation est possible, il constitue donc une chance à saisir pour deux raisons complémentaires.

1 - Sa forte capacité, sa vitesse, sa fiabilité (le site propre intégral le mettant à l'abri des embouteillages), son confort en font une alternative crédible à l'usage systématique de la voiture, dès lors que RFF, les régions et la SNCF font les efforts nécessaires.

2 - La tendance naturelle à la concentration de l'habitat autour des gares peut être renforcée de manière volontariste en densifiant le voisinage des gares, en exploitant un pouvoir structurant du train en milieu périurbain analogue à celui du tramway en milieu urbain.

Autrement dit, le rail permet d'agir simultanément sur les effets (la circulation automobile envahissante) et les causes (la dispersion de l'habitat et des activités).

Une enquête de la FNAUT

Les conclusions d'une enquête réalisée auprès des associations de la FNAUT sur les possibilités de valoriser les étoiles ferroviaires peuvent se résumer très simplement.

1 - Des dessertes peuvent être intensifées sur de très nombreuses étoiles aujourd'hui sous-utilisées : Nantes, Le Mans, Orléans, Metz... Les cas de Tours et Nancy ont été explicités lors du colloque, par Jean-François Troin et par Claude Pierre dit Barrois (voir page 3).

2 - Des réouvertures de branches inutilisées sont possibles et souhaitables, à des coûts acceptables quand les emprises sont encore disponibles.

3 - Des opportunités intéressantes se rencontrent même dans des agglomérations de taille moyenne : la ligne qui relie Colmar à Munster (5 000 habitants) et Metzeral (1 000 habitants) ne dessert au total que 20 000 habitants.

4 - La source du trafic ferroviaire potentiel est double : l'espace périurbain et, au-delà, les petites villes voisines de l'agglomération considérée.

Les conditions de la réussite

- Bien choisir la technique. Deux types de matériel sont disponibles : le train TER, utilisé sur Marseille-Aix et Firminy-Saint Etienne ; le tram-train retenu pour Mulhouse-Thann (un choix contesté par l'association Thur Ecologie et Transports) et Nantes-Châteaubriant (où il circulera comme un train léger).
- Bien choisir l'exploitant.
- Organiser les rabattements sur les gares en donnant la priorité aux modes doux (en Bavière, on vient de supprimer 20 000 places de stationnement pour voitures au bénéfice des cyclistes) afin de favoriser l'habitat de proximité.
- Adopter une tarification modérée acceptable par l'automobiliste, mais assez élevée pour ne pas encourager l'allongement des distances parcourues.
- Evaluer le foncier disponible et exploiter tout le potentiel de densification dans le voisinage des gares.
- Préserver les emprises ferroviaires.
- Coordonner les interventions des différentes autorités organisatrices : si, par exemple, les départements créent des services de cars sur autoroutes urbaines directement concurrents du train et adoptent une tarification très basse de leurs services de cars, les services ferroviaires sont asséchés.
- Dégager des financements nécessaires par transfert des crédits routiers.

Les associations de la FNAUT en action

Les associations de la FNAUT se sont préoccupées activement de l'utilisation des voies ferrées en milieu urbain. Comme pour le tramway, elles ont joué un rôle précurseur. Exemples.

- **Le comité pour la réouverture de la ligne Cannes-Grasse (50 000 habitants) a joué, depuis sa création en 1973, un rôle déterminant dans la sauvegarde de l'emprise puis dans la réouverture en 2005. Devenu comité des usagers de la ligne, il poursuit son action pour obtenir une amélioration de la qualité insuffisante des services TER, une augmentation de la capacité de la ligne (il faut investir 30 millions d'euros pour passer la fréquence de 1h à 30 mn et permettre la circulation de trains plus longs) et la réalisation du funiculaire de Grasse.**
- **A Grenoble, l'ADTC a proposé en 1979 d'utiliser les quatre branches du réseau ferré local. Il a fallu attendre vingt ans pour que les premiers services efficaces voient le jour. Mais les élus n'ont pas renoncé à développer les infrastructures routières concurrentes.**
- **La FNAUT Pays de la Loire est à l'origine de la réactivation de la ligne Nantes-Pornic et de la prochaine réouverture de la ligne Nantes-Châteaubriant (50 000 habitants seront desservis). Cette dernière, désaffectée en 1980, va être rouverte pour 260 millions d'euros, matériel roulant compris (tram-train). 11 gares intermédiaires seront desservies, on attend 11 000 voyageurs par jour pour 23 allers-retours.**
- **Dans la région Centre, la FNAUT a pesé pour la réouverture en 1981 de la ligne Tours-Azay le Rideau-Chinon, fermée au trafic voyageurs en 1978. Cette réouverture s'était faite à l'économie : les dessertes avaient été rétablies sans adaptation de l'infrastructure et des horaires. Le trafic augmente de 3% par an, il est aujourd'hui de 350 000 voyageurs par an et des travaux de signalisation (16 millions d'euros) ont été menés récemment pour le fiabiliser et augmenter la vitesse.**
- **L'association pour la promotion de la ligne Colmar-Metzeral a obtenu une bonne desserte (15 gares, 21 AR/jour) alors qu'elle était moribonde en 1990. Elle fait de la pédagogie auprès de la population afin de valoriser l'offre.**

D'autres opportunités sont défendues aujourd'hui par les associations de la FNAUT : renforcements de dessertes (Tours, Le Mans, Orléans, Nancy, Metz...) et réouvertures de lignes (Tours-Loches, Orléans-Gien et Montargis, Fontenay le Comte-Niort, Colmar-Neuf Brisach, Mulhouse-Guebwiller, Bordeaux-Blaye, Avignon-Carpentras, Lyon-Crémieu, Belfort-Delle...).

Ne pas sous-estimer le trafic potentiel

Renforcer une desserte ferroviaire périurbaine ou rouvrir une ligne n'a évidemment de sens que si la clientèle potentielle le justifie. Mais attention : la clientèle ne dépend pas que de la population totale desservie et de sa répartition géographique autour de la ligne.

- **La clientèle captable par le rail dépend fortement de la qualité de l'offre : nombre et emplacement des gares, facilités de rabattement sur celles-ci, adaptation des horaires aux besoins (fréquence des services, amplitude horaire), respect des horaires, vitesse, capacité et confort du matériel roulant, qualité de l'information et de l'accueil en gare, simplicité de la tarification et de la billettique, possibilité de transport des vélos dans les trains ou de location à l'arrivée en ville...**
- **La clientèle dépend aussi des choix politiques concernant le transport scolaire, qui peut s'effectuer par car ou par train, et plus généralement de la coordination entre les politiques de transport des agglomérations, départements et régions (complémentarité des services, correspondances, niveaux tarifaires).**
- **La clientèle dépend de manière décisive de la tarification des accès autoroutiers à la zone dense (les péages exigés sur la partie urbaine des autoroutes ont le plus souvent été rachetés par les collectivités locales) et, plus généralement, des contraintes qui sont, ou ne sont pas, imposées à l'automobiliste périurbain dès qu'il y pénètre : capacité de la voirie, vitesse limite, offre et coût du stationnement central, voire chrono-aménagement et péage urbain.**
- **Les flux automobiles pendulaires et les travaux routiers envisagés ou programmés sont de bons indicateurs du volume de la clientèle potentielle.**
- **Il faut tenir compte des possibilités de densification autour des gares, comme l'ont souligné avec force le GART et la FNAU, mais sans en faire un préalable car la clientèle actuelle est souvent suffisante pour justifier de nouveaux services (voir Colmar-Metzeral). En effet il y a urgence à agir car la périurbanisation diffuse se poursuit.**
- **Enfin il faut aussi apprécier la clientèle en 2030, en imaginant un prix élevé du pétrole et, si la dégradation du climat s'accentue, une hausse rapide de la taxe carbone, voire des mesures coercitives pour limiter le trafic automobile.**

Il faut donc voir grand, sans craindre de surdimensionner l'investissement et l'offre de services, car la réponse du public est toujours supérieure aux prévisions si l'offre est performante, et ne pas appliquer le principe habituel : "la route, on élargit ; le rail, on réfléchit".

Nancy : bientôt un RER ?

La communauté urbaine de Nancy rassemble 260 000 habitants, la région urbaine s'étend jusqu'à Toul, Lunéville et Pont-à-Mousson, à mi-chemin entre Nancy et Metz. La situation est bien différente de celle de Tours car les 4 branches de l'étoile ferroviaire de Nancy sont déjà exploitées en TER : 12 allers-retours par jour avec Toul vers l'ouest ; 17 avec Pont-Saint-Vincent vers le sud ; 30 avec Lunéville vers l'est et 49 avec Pont-à-Mousson vers le nord. La gare de Nancy est très bien positionnée au centre de la ville.

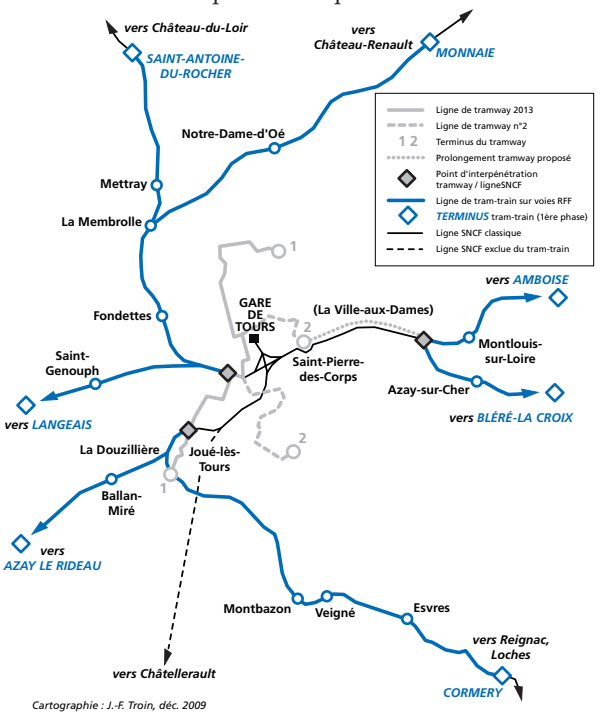
La FNAUT-Lorraine propose la mise en place d'un véritable RER nancéen, ce qui suppose : la création d'un nouvel arrêt dans Nancy, la diamétralisation des dessertes TER permettant de créer 5 lignes, la coordination, et non plus la concurrence, avec les services de cars départementaux, la création de parkings près des gares, la construction d'une troisième voie à la sortie nord de Nancy, enfin l'électrification de la branche sud jusqu'à Pont-Saint-Vincent. La réactivation de la partie subsistante de la rocade Est et son prolongement sur voiries permet d'envisager un tram- train qui soulagerait l'entrée routière nord de Nancy en offrant une nouvelle entrée ferroviaire dans l'agglomération.

Tours : un cas d'école

L'agglomération de Tours rassemble autant d'habitants dans la couronne périurbaine (143 000) que dans la ville-centre (141 000). 70 000 habitants sont répartis dans 9 petites villes situées à 20-30 km de la ville-centre. L'étoile ferroviaire de Tours comprend 7 branches, toutes utilisées aujourd'hui. La 8ème branche, menant à Châtellerault, pourrait être disponible pour des dessertes périurbaines après l'ouverture de la LGV Tours-Bordeaux.

Un potentiel élevé de rabattement a été mis en évidence par une étude fouillée de l'Atelier Tourangeau d'Urbanisme. Des investissements modestes sont à prévoir : déplacements et créations de gares, agrandissement et création de parkings-relais. Mais on en parle depuis 20 ans sans agir.

La FNAUT région Centre a relancé le débat à l'occasion de la mise en service prochaine (2013) de la première ligne de tramway de Tours. Elle a proposé d'exploiter l'étoile ferroviaire par tram-train, en créant trois points de connexion seulement, faciles à établir, avec le réseau urbain, sans encombrer la gare. Ultérieurement, le tram-train pourrait desservir les 9 petites villes voisines. Ce projet n'a rien d'utopique, il est bien moins coûteux que le bouclage du périphérique de Tours, toujours envisagé.



Cartographie : J.-F. Troin, déc. 2009

Contrats de gares

Des politiques efficaces de densification autour des gares ont été menées de longue date chez nos voisins, en particulier en Allemagne (Karlsruhe) et en Italie (Naples, Bologne). Aux Pays-Bas, l'urbanisation évite tout mitage de l'espace rural ; les nouveaux quartiers se développent à la périphérie des villes, autour de nouvelles gares.

Les grandes agglomérations françaises ont développé des services de banlieue ou périurbains : Lille, Lyon, Marseille, Strasbourg, Nantes, Saint-Etienne, Grenoble, Nice, Toulouse... mais jusqu'à présent, peu d'initiatives ont été prises pour valoriser les gares périurbaines.

Or ces gares peuvent devenir des centres de services des territoires périurbains et des pôles de densification de l'habitat et des activités. Il convient donc que les communes concernées puissent entrer dans un processus de contractualisation avec les régions portant sur la densification autour des gares et la desserte ferroviaire.

Le projet ambitieux "Bahn Ville 2" de l'agglomération de Saint-Etienne va favoriser le développement d'un urbanisme tourné vers le rail. Il est souhaitable que cette démarche se généralise et que les documents d'urbanisme (SCOT, PLU) intègrent systématiquement les possibilités de desserte ferroviaire des zones périurbaines et de densification dans le voisinage des gares.

Un appel à projets ?

La FNAUT a demandé à Jean-Louis Borloo de lancer auprès des collectivités territoriales un appel à projets de dessertes périurbaines, analogue à celui qu'il a lancé en 2009 pour les tramways urbains, et que l'Etat dégage un financement pour subventionner les projets retenus. Une telle initiative serait d'autant plus en phase avec les objectifs du Grenelle de l'environnement que les habitants des zones périurbaines consomment beaucoup plus d'énergie dans leurs déplacements que les citadins.

Que faire après 50 ans de périurbanisation ?

Nous résumons ci-dessous l'exposé présenté lors du colloque GART-FNAU-FNAUT du 29-09-2009 par Sylvain Séguret, doctorant en géographie à l'université de Paris 1 et chargé de mission à RFF qui, après avoir comparé les offres allemandes et françaises de transport périurbain (encadré), a rendu compte des recherches qu'il poursuit sur les étoiles ferroviaires de Rennes, Lille, Amiens, Metz et Strasbourg. Leur objet est de quantifier la périurbanisation et de mesurer son impact sur le potentiel d'attraction du réseau ferré périubain.

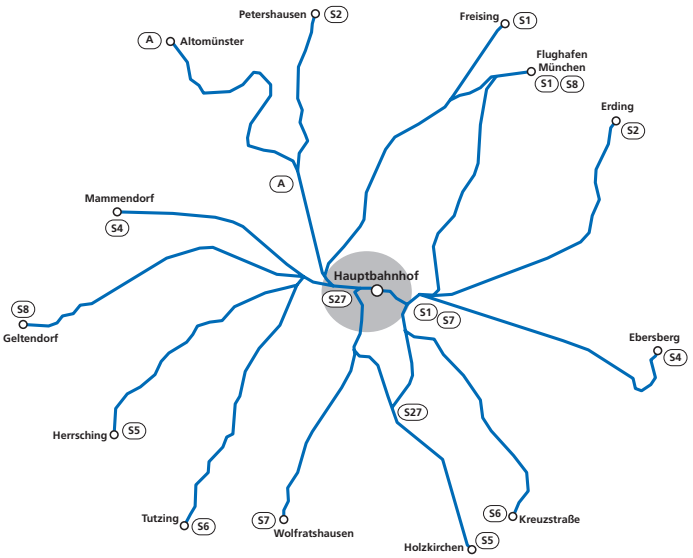
Pour chacune des étoiles considérées, une région urbaine a été déterminée à partir d'une distance de 40 à 60 km depuis la gare centrale selon le contexte local et la forme du réseau ferré. Dans cette aire, des «corridors ferroviaires» comprennent les communes dont les chefs-lieux sont situés à moins de 3 km des lignes orientées vers le centre de l'étoile, qu'elles soient en service ou non exploitées depuis 50 ans. La distance de 3 km a été retenue en raison de la possibilité de rabattement en modes doux : en Belgique, 20% des déplacements domicile-travail d'une distance de 3 km sont encore réalisés en vélo.

Pour chaque région urbaine ont été étudiées les évolutions sur les 40 dernières années de la répartition spatiale de la population et des emplois et l'évolution de la desserte ferroviaire, ainsi que les tendances récentes de la construction et des déplacements domicile-travail. Les enseignements suivants peuvent être dégagés.

1. Les corridors ferroviaires concentrent toujours la très grande majorité de la population de l'aire considérée. Même sans considérer l'agglomération centrale, ils concentrent aussi la majorité des emplois.
2. Sur les 480 km de réseau ferré en moyenne pour chacune des étoiles (de 362 km à Amiens, à 588 à Lille), 65 km en moyenne sont aujourd'hui non circulés par les TER (30 km à Strasbourg, 108 à Metz). Les services ferroviaires locaux (omnibus) se sont tout d'abord améliorés en fréquence : pour 10 trains/jour/sens en 1975 en moyenne, on compte aujourd'hui 15 trains (sauf pour Rennes, respectivement 4 et 8 trains). La vitesse moyenne de ces trains omnibus a également progressé, passant de 48 à 60 km/h (+ 25%), en partie du fait de la fermeture des plus petits points d'arrêt (environ 10 fermetures par étoile, sauf 2 à Rennes).
3. Aucune corrélation n'est observée entre l'urbanisation depuis 1968 et la proximité d'une voie ferrée. Les corridors, qui tels que définis couvrent 35% des zones périurbaines, ont capté 45% de la périurbanisation en moyenne à Amiens, Lille et Rennes. Autour de Metz, les corridors ont même perdu en population, tandis que 2/3 des gains de population à l'échelle de la région urbaine se localisent dans leurs interstices. Même autour de Strasbourg (croissance périurbaine de 30%), où le réseau et l'urbanisation sont plus denses et structurés, les corridors n'ont pas davantage gagné en densité que leurs interstices.
4. Si l'ensemble de la croissance démographique périurbaine s'était concentrée dans les corridors, les évaluations montrent que le nombre supplémentaire de navetteurs (déplacements domicile-travail) aurait été de 2 200 à Amiens, 3 500 à Metz et 8 800 à Rennes. En conséquence, une offre ferroviaire plus étoffée qu'actuellement serait nécessaire pour satisfaire cette demande, avec un effet certain sur les choix modaux de la population déjà présente. Le report modal serait ainsi possible pour plusieurs milliers de personnes par étoile, ce qui ne représente toutefois que quelques pourcents de la mobilité à l'échelle des bassins de vie.

Ces ordres de grandeur amènent à conclure qu'il est peu réaliste de fonder une politique lourde de report modal uniquement sur une politique d'offre de transport, comme cela a été le cas jusqu'à aujourd'hui. Celle-ci est bien-sûr un préalable indispensable, mais elle doit être articulée avec une politique foncière en cohérence, qui prendra du temps pour produire un effet significatif. La politique actuelle d'offre de transport doit aussi évoluer vers une politique de mobilité intégrant la voiture (stationnement, vitesse, capacité de la voirie). Ici aussi, bien des mesures mises en œuvre en Allemagne peuvent être transposées en France.

Etoile ferroviaire de Munich



Transport périurbain : l'exemple allemand

L'Allemagne, qui ne se limite pas à la région très dense de la Ruhr, fournit un bon point de comparaison avec la France. L'offre ferroviaire voyageurs (en trains-km) est environ deux fois plus consistante sur le réseau allemand que sur le réseau français : cette différence est essentiellement due au fort développement des dessertes périurbaines et rurales (12 réseaux de RER ou S-Bahn, 2 réseaux de tram-train, cadencement).

Le nombre annuel d'arrêts en gare, essentiellement lié au transport régional, le confirme : 35 millions en France, dont 18 hors Ile-de-France, et 150 millions en Allemagne, hors tram-trains.

La fréquentation du réseau allemand, exprimée en voyageurs-km, est comparable à celle du réseau français : elle est constituée pour un tiers de trafic grandes lignes (dont celui de l'ICE) et deux tiers de trafic régional, la proportion étant inverse en France. Les évidentes différences géographiques et démographiques entre les deux pays n'expliquent pas tout.

De 1994 (date de la réforme ferroviaire allemande) à 2007, la fréquentation du transport régional a augmenté de 30% en Allemagne et de 60% en France mais, en valeur absolue, la hausse a été 2,5 fois plus forte en Allemagne qu'en France. Aujourd'hui, un habitant sur 40 utilise chaque jour le transport régional en France, et un habitant sur 115 hors Ile-de-France (le trafic du Transilien est à lui seul proche de celui du TER). En Allemagne, un habitant sur 22 utilise chaque jour le transport régional, soit un habitant sur 25 hors région de Berlin (dont la population est égale aux deux-tiers de celle de l'Ile-de-France).

Généralement perçue comme très ambitieuse, la perspective d'un quadruplement du trafic TER en 2030 a été envisagée par la SNCF dans son étude «TER fois 4». Si elle se réalise, le TER français restera moins utilisé que le TER allemand aujourd'hui !

Une comparaison entre le S-Bahn à 13 branches qui dessert depuis longtemps la région de Munich dans un rayon limité de 40 km, et le réseau TER de l'ensemble de la région Rhône-Alpes est particulièrement instructive : 440 km de lignes, 1 000 trains et 800 000 voyageurs par jour contre 2 800 km de lignes, 1 100 trains et 130 000 voyageurs par jour. La performance du S-Bahn semble se retrouver dans une étude de l'Agence Européenne de l'Environnement portant sur 24 grandes villes européennes dont Munich, qui est la seule à ne pas avoir été affectée par l'étalement urbain depuis 50 ans.

Deux-roues motorisés

En France, 59% des conducteurs de deux-roues motorisés sont des motards, 40% des scootéristes et 1% seulement des cyclomotoristes. Ils représentent au total 1% du trafic et 17% des tués sur la route (9,6% en 1984) ; pour un motard, le risque d'être tué sur la route est égal à 20 fois celui d'un automobiliste ; parmi les blessés graves, on trouve autant de motards que d'automobilistes.

Depuis 1982, le nombre annuel des automobilistes tués a diminué de 55%, celui des motards de 4,3% seulement et celui des cyclomotoristes et scootéristes de 14% ; d'autre part le nombre des deux-roues motorisés a explosé en ville.

Mauvais élèves

Selon une enquête d'Axa Prévention, 47% des automobilistes français avouent rouler à plus de 65 km/h en zone urbaine, 27% avouent prendre le volant après avoir bu deux verres et téléphoner en conduisant, 47% tournent à droite ou à gauche sans mettre le clignotant et 72% passent au feu orange.

Bien dit

● Contrairement aux vieilles 2 CV, les nouvelles voitures, mieux isolées et mieux carrossées, suppriment toute sensation de bruit et de vitesse et rendent insensibles au monde extérieur. La voiture devient une bulle qui nous coupe des autres.

Les Français ont conscience que les radars contribuent à diminuer la vitesse et le nombre des tués, les enquêtes montrent que leur principe est relativement bien accepté. C'est comme l'interdiction du tabac dans les lieux publics : tout le monde pensait qu'il serait difficile de l'appliquer en France, mais c'est passé comme une lettre à la poste.

Jean-Pascal Assailly, psychologue spécialiste des comportements routiers

● On n'a pas entendu Nicolas Sarkozy s'exprimer sur la sécurité routière. Or les Français ont besoin d'un discours solennel sur la question.

Bernard Pottier, président de la Prévention Routière

● On est souvent trop pressé. Alors on roule un peu vite, on prend des risques parce qu'on est en retard pour le travail ou la sortie de l'école. Ou bien, parce qu'on a déjà fait deux fois en vain le tour du quartier, on se gare en double file, ou sur un passage piéton, sur un trottoir ou une piste cyclable. Ou encore, parce qu'on est pas loin de chez soi, on prend le volant après deux apéros. On se dit que c'est juste une fois, que le reste du temps on est un conducteur responsable. Mais on oublie que toute infraction, même mineure, peut avoir des conséquences dramatiques.

René Guion, association Environnement et sécurité routière, Tours

Sécurité routière : manque d'ambition et de cohérence

Depuis 2002, pendant 7 années consécutives, la mortalité routière a diminué régulièrement (- 50% au total) : 12 000 vies ont été sauvées, 3 sur 4 grâce à la mise en place de 2 700 radars automatiques. Mais, en 2009, le comportement des conducteurs s'est relâché à nouveau et la situation a stagné : 4262 tués, 13 de moins seulement qu'en 2008 (- 0,3%) ; parmi eux, 1157 étaient des usagers des deux-roues motorisés.

Certes le gouvernement a résisté aux parlementaires UMP irresponsables qui réclamaient un allègement des sanctions pour petits excès de vitesse (FNAUT Infos n°175), mais les conducteurs ont perçu le manque de volontarisme de sa politique.

La France est aujourd'hui dans la moyenne européenne mais, à kilométrage parcouru égal, l'insécurité routière y est supérieure de 35% à celle de la Suède et de la Grande-Bretagne. Et il est douteux que l'objectif fixé par le Chef de l'Etat puisse être atteint : ramener à moins de 3000 dès 2012 le nombre annuel de tués sur nos routes.

Mesures spécifiques

Lors du Comité interministériel de sécurité routière du 18 février dernier, le Premier ministre a annoncé de nouvelles mesures préventives et répressives dont la plupart auraient pu être prises depuis longtemps :

- sensibilisation des usagers de la route dans les lycées et les entreprises ;
- renforcement des sanctions en cas d'infraction grave au code de la route ;
- contrôles plus fréquents de la consommation d'alcool et de drogues (la consommation de cannabis multiplie par 14 le risque lié à l'alcool) ;
- répression du débridage des cyclomoteurs (50% des cyclomoteurs accidentés sont débridés).

La principale nouveauté concerne le contrôle de la vitesse par radars :

- 800 radars seront installés à l'intérieur de zones de "contrôles radar fréquents", créées pour éviter que les automobilistes ne réaccélèrent juste après le passage devant le radar ;
- 100 radars détectant la vitesse moyenne sur quelques kilomètres seront déployés dans des zones sensibles à partir de 2011.

On attendra encore l'interdiction totale de l'usage du téléphone au volant, et bien d'autres mesures, plus fondamentales : une réduction générale de la vitesse maximale autorisée (et pas seulement, comme le propose la Ligue contre la violence routière, sur les routes étroites, qui sont les moins dangereuses) ; l'adoption d'un véritable code de la rue, plus utile qu'une éventuelle obligation du port du casque par les cyclistes urbains... ; une réduction du taux légal d'alcoolémie, au moins pour les jeunes conducteurs et professionnels de la route (FNAUT Infos n°120) ; un contrôle strict du respect des charges autorisées et de la durée légale du travail dans le transport de fret.

Approche globale

Mais accumuler les mesures techniques ne suffira pas : bien des aspects de la politique du gouvernement vont à l'encontre de son objectif officiel, ou jettent le trouble et font douter de sa volonté politique.

Le plan de relance de l'économie a complètement ignoré les petits travaux d'aménagement de voiries susceptibles de ralentir le trafic et d'améliorer la sécurité des piétons et des cyclistes.

Un soutien financier particulièrement généreux a été accordé au secteur automobile, et sans condition d'amélioration de la sécurité des voitures.

Sous prétexte de sécurité routière (un comble !), le gouvernement bloque les projets de réouverture de voies ferrées inutilisées en exigeant la suppression de nombreux passages à niveau, ce qui alourdit exagérément le coût de ces opérations (FNAUT Infos n°175).

Il fait étudier la possibilité d'autoriser la circulation de mégacamions de 25 m de longueur (FNAUT Infos n°176) alors que l'Allemagne et la Grande Bretagne viennent d'y renoncer, en particulier par souci de sécurité routière.

Il fait même étudier la possibilité de remplacer des services ferroviaires à longue distance (Lyon-Bordeaux) par des services d'autocar.

Enfin il laisse se développer le transport routier de fret. La SNCF se débarrasse du trafic dit de "wagon isolé".

La sécurité routière dépend évidemment de mesures spécifiques (réglementation, contrôle, sanction, formation) : 9 accidents mortels sur 10 sont dus à une infraction au code de la route. Mais elle ne peut être dissociée de la politique générale des transports.

Développement des transports collectifs et de l'autopartage, péage urbain, densification urbaine, organisation du télétravail, mise en place d'opérateurs ferroviaires fret de proximité : autant d'initiatives encore trop timorées ou de pistes laissées de côté qui, en réduisant le volume de la circulation routière, permettraient d'éviter chaque année des milliers de drames absurdes.

Jean Sivardière

Le carnet du voyageur

Arracher... des réponses ?

Une fois de plus, une caténaire a été arrachée, cette fois sur la Côte d'Azur (13/12/2009), faisant d'un lot important de voyageurs des sinistrés temporaires. Voit-on souvent des autobus arracher l'asphalte au démarrage, des avions s'incruster dans le bitume à l'atterrissage, des péniches enfoncer gaillardement les portes d'écluses ?

On aimerait savoir pourquoi l'arrachage de caténaires fait partie aujourd'hui des aléas du voyage ferroviaire : âge des installations, ou entretien défectueux, ou manque de crédits, ou encore grande fréquence de passage des trains ? Juste une explication claire et globale permettant aux voyageurs de mieux supporter l'attente avant que le courant ne revienne dans la rame en détresse.

Jean-François Troin, FNAUT région Centre

Désinvoltures

Voulant effectuer le dimanche 25 octobre 2009 le trajet Châteauroux-Brive-Millau, je constate que le train Paris-Brive de 9h09 censé circuler tous les jours est supprimé, le premier train descendant vers le sud et desservant Châteauroux partant à 14h46. Explication : un exercice de la Protection Civile dans un tunnel proche de La Souterraine, à la demande du préfet de la Creuse ! Ne pouvait-on choisir pour cet exercice un autre jour qu'un début de vacances scolaires, ou un tunnel d'une ligne moins importante voire désaffectée ?

Annonce du contrôleur à l'arrivée à Rodez : terminus ! Les voyageurs, certains lourdement chargés, descendent et cherchent en vain le train en correspondance pour Millau. Un agent leur indique alors : «pour Millau, vous remontez dans le train». Cette plaisanterie est-elle quotidienne ? A noter que, lors de l'achat du billet, cette "correspondance" en gare de Rodez (délai 4 mn) m'avait été fortement déconseillée !

Christian Noguier, 95 Argenteuil

Train ou autocar ?

Le 31-12-2009 à 11h30 : l'autocar pour Lyon quitte la gare d'Annecy : faute de place, 12 voyageurs furieux (la plupart d'entre eux vont au-delà de Lyon) restent à quai et doivent prendre un train une heure plus tard. «On achète des billets de train, pas des billets de car», dit l'un d'eux. La situation se produit au moins deux fois par semaine, mais personne ne s'en émeut.

Le car ne remplace pas le train. Les voyageurs y sont ballottés de tous côtés lors des circonvolutions dues aux multiples rond-points rencontrés. Si vous mesurez plus de 1m70 , vos genoux touchent le dossier du siège situé devant vous. S'il fait sombre, impossible de lire ou de travailler, les chauffeurs n'allument pas les liseuses, «ça nous gêne» disent-ils (NDLR : leur radio ne gêne pas les voyageurs...). Les toilettes sont fermées 75% du temps, les chauffeurs ne voulant pas les nettoyer. Enfin la gare routière de Lyon-Part-Dieu est un "no man's land" où personne ne sait où arrivent les divers cars remplaçant les trains : «ah! bon, il y a un car qui vient d'Annecy ?», m'a dit un agent SNCF. Ne parlons pas des jours de pluie ...

Jean-Bernard Lemoine, AGCFUT (74)

Eboulement

Suite à un éboulement survenu le 22-12-2009 entre Annecy et La Roche-sur-Foron, dans une zone délicate où les TER roulaient à 10-40 km/h depuis un an, le trafic ferroviaire a été interrompu. Le 31-12, il n'était toujours pas possible de savoir combien de temps il le resterait : 10 jours selon un cheminot, 15 selon un autre, 30 selon un troisième : «la SNCF n'y peut rien, voyez RFF».

Peu avant Noël, la ligne du Loetschberg (Brig-Thun) avait subi elle aussi un éboulement, le trafic avait été arrêté 24 h seulement. Mais, comme nous l'ont dit les cheminots, «c'était en Suisse».

Jean-Bernard Lemoine, AGCFUT (74)

Chute de neige

Il a suffit d'une chute de neige début janvier pour que la SNCF supprime une cinquantaine de trains en Rhône-Alpes et que les autres aient un retard de 15 à 50 mn. Il est vrai qu'il n'y a plus qu'une équipe de cantonniers par ligne (ou parfois même pour plusieurs lignes), plus que deux chasses-neige au dépôt de Chambéry et une seule étrave à Grenoble. De quoi faire sourire les Scandinaves, Allemands, Suisses...

Pourquoi ne pas faire comme en Suisse ou en Autriche où l'on paye les paysans, disponibles l'hiver, pour déblayer les voies ? En Suisse, le Chemin de fer Rhétique en Suisse circule tous les jours d'hiver entre des murs de 4 m de neige à plus de 2 000 m d'altitude, avec 150 trains quotidiens sur des voies uniques !

Pour 20 cm de neige, la SEMITAG de Grenoble, qui n'a pas de pneus neige, a dû stopper la circulation de ses bus, seuls ses tramways ont circulé normalement. La SGTE, ancêtre de la SEMITAG, a toujours assuré ses services, tous ses bus étant équipés de pneus neige l'hiver, et même de chaînes pour les bus allant à Seyssins ou Herbeys ! A Chambéry, les bus ont été arrêtés, mais à Annecy, malgré 30 cm de neige, tous les bus (y compris articulés) ont pu circuler grâce à leurs pneus neige !

William Lachenal, ADTC-Grenoble

Deux-roues motorisés et couloirs de bus

Afin de réduire la très forte accidentalité des deux-roues motorisés (motos, scooters et cyclomoteurs), le Ministère de l'Ecologie (MEEDDM) et la Direction à la sécurité et à la circulation routière (DSCR) envisagent d'autoriser, au moins à titre expérimental, leur circulation dans les couloirs réservés aux bus : une idée contre-productive.

Les couloirs réservés aux bus sont déjà souvent ouverts à la circulation des vélos, voire à celle des véhicules de sécurité et des taxis. L'expérience montre que cette cohabitation est compatible avec la sécurité et ne pénalise pas les bus, car vélos et bus ont des vitesses voisines.

1. La présence supplémentaire de deux-roues motorisés ne pourrait que détériorer les conditions de circulation des bus et leur vitesse commerciale, d'où une hausse des coûts d'exploitation et des pertes de clientèle.

2. Une autorisation de circuler dans les couloirs bus inciterait les cyclomotoristes et motards, qui ne savent pas rouler lentement, à rouler plus vite que sur la voirie banalisée en leur donnant un sentiment trompeur de sécurité.

L'autorisation serait perçue comme un encouragement à utiliser un mode déplacement particulièrement bruyant, polluant, énergivore et émetteur de gaz à effet de serre.

3. Alors que l'autorisation de circulation dans les couloirs bus accordée aux cyclistes contribue à leur sécurité, une coexistence avec les deux-roues motorisés serait pour eux un facteur évident de désagrément et de danger grave. Elle aurait un effet dissuasif sur l'usage du vélo. La sécurité des piétons serait elle aussi dégradée.

En définitive, le projet du MEEDDM et de la DSCR, contre lequel la FNAUT s'est élevée et qui, pour les mêmes raisons, a suscité une vive hostilité du Club des villes et territoires cyclables (CVTC), est dangereux, dénué de bon sens et totalement contradictoire avec les objectifs du Grenelle de l'environnement : sa mise en œuvre permettrait peut-être de réduire les conflits entre voitures et deux-roues motorisés, mais elle reporterait les risques sur les piétons et les cyclistes et pénaliserait les usagers des transports collectifs.

Selon Jean-Marie Darmian, président du CVTC et maire de Créon (33), «toutes les recherches montrent que la circulation des deux-roues motorisés dans les couloirs de bus est une fausse bonne idée ; aucune étude, aucun retour d'expérience étranger ne recommande cette cohabitation».

Un secrétaire d'Etat très ignorant

Benoist Apparu, secrétaire d'Etat au logement et maire-adjoint UMP de Châlons-en-Champagne, critique le projet ancien de réactivation du raccordement ferroviaire (côté Reims) de Saint-Hilaire-au-Temple, un projet modeste qui permettrait de ramener de 2h15 à 1h40 le trajet Verdun-Reims en évitant un détour de 34 km par Châlons (voir FNAUT Infos n°180) : «aujourd'hui, entre Sainte-Ménehould et Reims, il y a 27 voyageurs par semaine, faut-il investir 15 millions pour 27 voyageurs ?» M. Apparu est un ignorant : ce qui compte, ce n'est pas le trafic observé aujourd'hui dans des conditions dissuasives, mais le trafic potentiel une fois l'investissement réalisé.

Pour mieux démontrer son incompétence, M. Apparu ajoute : «augmenter la fréquence des TER ? Je n'y crois pas, il faut faire attention au gaspillage de l'argent public». Mais on ne l'a jamais entendu critiquer des projets routiers ruineux et inutiles.

Un maire mécontent

Jacques Vernier, maire UMP de Douai, n'a pas apprécié les propos très critiques de FNAUT Infos n°181 concernant le bus Evéole. Il nous informe qu'il a soutenu ce système «avec enthousiasme» mais que, n'ayant aucune responsabilité au sein du Syndicat Mixte des Transports du Douaisis, il n'a rencontré le constructeur «que trois ans après la signature du contrat, lorsque des difficultés sont apparues». Il «continue d'espérer que le guidage informatique et donc les rails immatériels sont une solution d'avenir» (le CERTU parle de «guidage informatique avec recalage par plots magnétiques», ce que, en langage courant, tous les experts contractent en «guidage magnétique»).

Sur le fond, M. Vernier déplore l'attitude de la FNAUT : «où en serait-on aujourd'hui si on n'avait pas innové sans cesse depuis 1900 ?». La FNAUT ne critique pas l'innovation, mais les erreurs de jugement sur l'innovation.

Chronique du développement durable

La Russie va construire une autoroute de 636 km entre Moscou et Saint Pétersbourg. Coût estimé : au moins 20 milliards d'euros.

Une autoroute de 350 km va être construite entre Budapest et la côte croate, avec l'aide de la Banque Européenne de Reconstruction et de Développement (BERD).

L'ONU propose d'investir 23 milliards d'euros dans la construction de routes modernes en Afrique.

BIEN DIT

● **Jean-Baptiste Schmider,** directeur général d'Auto'trement, coopérative strasbourgeoise d'autopartage (21 stations, 1800 abonnés) : «on peut réussir sa vie sans être propriétaire de sa voiture».

● **Bruno Gazeau,** délégué général de l'UTP : «malgré tous les aspects positifs de la loi Grenelle 1, on est bien obligé de constater que l'Etat dépense nettement moins pour les transports collectifs que pour l'industrie automobile, entre les aides directes aux constructeurs et la prime à la casse».

SUPER-BETISIER

● **Antoine Rufenacht,** maire UMP du Havre. Lors d'un récent colloque, un journaliste malicieux lui ayant demandé pourquoi il estimait aussi important de desservir le port du Havre par une LGV, il a répondu qu'on pourrait faire circuler des TGV mixtes pour transporter aussi les conteneurs (maritimes). Voilà une innovation vraiment innovante !

Automatiser la ligne 14 ?

Lors de la récente campagne électorale, Chantal Jouanno, secrétaire d'Etat à l'Ecologie et candidate en Ile-de-France, a proposé d'automatiser les lignes 1, 13 et 14 du métro : la ligne 14 a été automatisée dès sa mise en service en 1998.

Une autoroute qui fond

Fin juin 2009, alors que la température atteignait 30°C, l'autoroute belge E42 (50 000 véhicules par jour) a dû être fermée car son revêtement, sans doute mal entretenu, a commencé à fondre sous le soleil. Il a fallu plusieurs semaines pour rétablir complètement le trafic.

Formule 1

Dès l'annonce de l'abandon par le Conseil général des Yvelines (majorité UMP) du projet idiot de circuit de formule 1 à Flins (FNAUT Infos n°182), le maire PS de Sarcelles, François Pupponi, a immédiatement réclamé l'implantation du circuit sur sa commune.

Brèves

Association dépassée

L'Association des collectivités sites d'industrie automobile (ACSIA) est présidée par Pierre Moscovici, député PS du Doubs, et Philippe Bonnin, vice-président PS du conseil général d'Ille-et-Vilaine. Elle veut contribuer à «ancrer l'industrie automobile dans le territoire» (dans une perspective de développement durable, bien sûr). Elle serait plus utile aux salariés en recherchant des possibilités de reconversion partielle de cette industrie surdimensionnée.

Pollueurs

La Grande-Bretagne est champion du monde pour l'émission de CO2 dans le transport aérien : 603 kg par an et par adulte contre 434 pour l'Irlande et 275 pour les USA. Les émissions dues au trafic routier sont beaucoup plus fortes : 7,8 tonnes par an et par adulte aux USA, 3,7 en France, 3,1 en Grande-Bretagne, 3 en Irlande et 2,4 en Allemagne.

Rêves transversaux

Le projet Transline de l'association Altro "inscrit sur l'axe Lisbonne-Kiev" (FNAUT Infos n°161) n'est pas original. Dès 1853, le duc de Morny, président de la compagnie ferroviaire "Grand Central", cherche à construire une transversale Lyon-Bordeaux, mais sa compagnie est reprise par les réseaux Paris-Orléans et PLM qui ne réalisent qu'une liaison peu performante. En 1913, un projet Cadix-Moscou via Madrid, Agen, Lyon, Genève, Munich et Vienne voit le jour. En 1916, Paul Claudel et Edouard Herriot proposent une liaison Bordeaux-Odesssa via Limoges et Lyon. En 1917, la compagnie du Paris-Orléans-Midi envisage une ligne nouvelle entre Limoges et Saint-Germain-des-Fossés, passant par Aubusson. En 1918, c'est encore un projet Atlantique-Mer Noire qui est avancé, sans plus de succès, sous le nom pompeux de "ligne du 45ème parallèle".

Dernière minute

Après plusieurs mois d'hésitations, le gouvernement a enfin tranché : comme le souhaitait la FNAUT, c'est un tunnel sous-marin ferroviaire, et non un pont routier, qui reliera Nice à Calvi (Haute Corse). La décision était très attendue par les élus locaux en manque de grand projet susceptible de mobiliser les énergies insulaires. Le tunnel sera financé par un PPP et une subvention de Bruxelles, l'exploitation sera confiée à Eurotunnel. Le réseau ferré corse sera mis à voie normale, électrifié et prolongé jusqu'à Bonifacio (Corse du Sud). La construction d'un lien ferroviaire avec la Sardaigne est maintenant à l'étude.

Actions en régions

Centre

● Jean-François Troin, président de la FNAUT région Centre, est intervenu, lors du débat public sur le projet autoroutier A154 Orléans-Chartres-Dreux, pour défendre l'alternative ferroviaire sur le même itinéraire. Il a déposé un cahier d'acteur très argumenté.

Il est intervenu à Brive lors du lancement d'Urgence POLT, une nouvelle association d'élus voulant relancer le projet, sur le thème "POLT et aménagement du territoire". Il s'est opposé aux élus favorables à la fois au POLT et à la LGV Poitiers-Limoges.

● La FNAUT Région Centre a publié son premier bulletin (16 pages) consacré à l'étoile ferroviaire tourangelle et aux possibilités d'utilisation du tram-train, alternative moderne au prolongement du périphérique routier que soutiennent de nombreux élus.

Franche-Comté

● Transport 2000 Pontarlier, la FNAUT Franche-Comté et l'association suisse Transport et Environnement ont appuyé les efforts des élus français et suisses pour obtenir le lancement de 2 allers-retours quotidiens Berne-Frasne en correspondance avec les TGV Paris-Lausanne, en remplacement d'un aller-retour TGV Paris-Berne supprimé par Lyria.

● L'AUTAB et la FNAUT Franche-Comté dénoncent vigoureusement la remise en cause par l'Etat du tracé du tramway de Besançon par le centre de la Boucle, seul apte à satisfaire la demande des usagers.

Ile-de-France

● L'AUT Ile-de-France constate que les projets de transport collectif avancent bien moins vite que les projets routiers dans la Grande Couronne parisienne, qui regroupe 41% de la population francilienne (29% en zone urbanisée et 12% dans l'espace rural) : sur les 64 axes Mobilien prévus, 11 seulement sont lancés et les tangentielles ferroviaires marquent le pas. Les déplacements vers Paris sont assurés à 55% par la voiture, et les déplacements internes à 88% : malgré les améliorations récentes, c'est sur ce créneau que les transports publics sont les plus déficients. Aménagement de sites propres pour garantir la ponctualité, simplification du tracé des lignes, cadencement des services, élargissement de l'amplitude horaire, information en temps réel : l'offre bus doit accompagner les améliorations de l'offre ferroviaire.

● L'AUT Ile-de-France a donné un avis défavorable au projet de densification de Fontenay-aux-Roses, en raison des déficiences de la desserte de la commune par les transports publics.

● L'AUT Ile-de-France a protesté, lors de la grève des conducteurs du RER A qui a pénalisé lourdement deux millions de voyageurs par jour pendant plusieurs semaines, contre un dialogue social archaïque à la RATP.

● L'AUT Ile-de-France demande une réorganisation complète des abords de la gare Saint-Lazare à Paris en faveur des piétons et des autobus.

● L'AUT Ile-de-France proteste contre le stationnement trop fréquent, devant l'arrêt Invalides-Latour-Maubourg du bus 28, des voitures appartenant à des hommes politiques et hauts fonctionnaires fréquentant les bons restaurants voisins.

● L'AUT Ile-de-France s'inquiète du partage, source de conflits et de retards, de la responsabilité de l'aménagement de la région entre deux autorités organisatrices : le Syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF) et la Société du Grand Paris, placée sous la tutelle de l'Etat.

● L'AUT Ile-de-France critique le projet de tramway sur pneus T6 Châtillon-Vélizy-Viroflay. La circulation d'un véhicule sur pneus guidé par un rail central dans un tunnel en forte pente sous la ville de Viroflay n'est pas encore validée. Le matériel roulant est deux fois plus coûteux qu'un tramway de même capacité. L'AUT demande aux élus du STIF et des Hauts-de-Seine l'abandon du projet au bénéfice du tramway classique.

Rhône-Alpes

● Le Collectif Transport du Val de Saône rappelle l'urgence d'une réouverture de la ligne Lyon-Trévoux et s'inquiète de l'obligation de suppression des passages à niveau (32 entre Sathonay et Trévoux) qui pourrait doubler le coût du projet, évalué initialement à 77 millions d'euros. Sa pétition a recueilli plus de 1000 signatures. En octobre dernier, pour faire découvrir la ligne, il a organisé un grand rallye pédestre en partenariat avec le club Amitié Nature Lyon.

● L'association Lyon-Métro Transports Publics (lyonmetro-tp@wanadoo.fr) a présenté un ensemble de réflexions et propositions sur l'évolution du réseau lyonnais. Elle propose en particulier la création de plusieurs lignes fortes de trolleybus, de nouveaux pôles d'échange, d'un véritable réseau de tramway à partir des quatre lignes existantes, et d'une traversée ferroviaire souterraine reliant les gares de Saint-Paul et la Part-Dieu.

● L'association Sauvons le Tonkin, qui demande la réouverture de la ligne du Sud-Léman Evian Saint-Gingolph, souhaite une exploitation de la ligne par TER et non par tramway.

Activités de la FNAUT

● Jean-Bernard Lugadet a participé à une réunion du Comité d'orientation du PUCA (Plan, Urbanisme, Construction et Architecture) au ministère de l'Ecologie.

● La FNAUT a saisi l'Autorité de la Concurrence pour le non respect des règles de fond et de forme prévues par le droit de la concurrence, dans le cadre de l'appel d'offres en vue de désigner le concessionnaire chargé de la réalisation et de l'exploitation de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes.

● Jean Lenoir a rencontré la direction de Véolia au sujet de la libéralisation éventuelle des trains Corail et TER.

● La FNAUT a été auditionnée par Philippe Duron, député PS, au sujet du projet de loi Grenelle 2.

● La FNAUT a apporté son soutien à l'association Vivre à Meudon dans le cadre du recours que cette association a engagé devant le Conseil d'Etat contre le décret du 3 juin 2009 fixant la liste des routes à grande circulation.

● Jean Sivardière a participé à un séminaire organisé par la Direction des Infrastructures de Transport du MEEDDM sur les perspectives de trafics et de transferts modaux.

Journée de formation de la FNAUT

La FNAUT organise à Paris, le samedi 8 mai, une journée de formation sur les débats publics et enquêtes publiques concernant les grandes infrastructures de transport. La journée sera animée par Marc Debrincat. Participation gratuite, renseignements et inscriptions auprès du siège.

Journée d'étude de la FUBicy

La 12ème journée d'étude de la FUBicy aura lieu à Strasbourg le vendredi 23 avril. Elle aura pour thème "le vélo, un moteur de l'économie" (informations disponibles sur le site www.fubicy.org).

Véloroutes

L'association CyclotransEurope a organisé à Paris un débat sur les véloroutes en Allemagne, en Belgique et en France. Elle prépare un cortège cycliste Paris-Senlis qui aura lieu le 6 juin, et la 10ème randonnée Paris-Berlin qui se déroulera du 3 au 9 juillet.

fnaut infos- Bulletin mensuel d'information
Directeur de publication : Jean Sivardière
CPPAP n° 0913 G 88319 - Dépôt légal n°183
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

fnaut -infos
transport - consommation - environnement
n°184
mai 2010
Bulletin de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports - édition nationale

Le TER quasi-gratuit ?

Les récentes élections ont donné lieu à un déferlement de promesses concernant le TER : billet à 1 euro (Georges Frèche), gratuité (le MODEM, le PC), pass à tarif unique en Ile-de-France (l'UMP, Europe-Ecologie). Le maire PS de Toulouse avait, lui, promis la gratuité des transports urbains pour les jeunes de moins de 26 ans : il n'en parle plus...

Les régions proposent déjà des tarifs TER attractifs. Il manque encore une "carte orange régionale", mais un zonage est nécessaire pour éviter les effets pervers d'une zone unique : surconsommation de transport, incitation à l'éloignement entre domicile et lieux d'activités, concurrence entre TER et services grandes lignes de la SNCF.

Une quasi-gratuité du TER provoquerait certes un afflux de clientèle, mais les trains, déjà bondés dans les zones denses, seraient alors complètement saturés, comme les pôles d'échange et les transports de rabattement, ce qui dégoûterait les usagers, anciens et nouveaux : on ne peut, du jour au lendemain, renforcer toute la chaîne de transport. Le risque d'une dégradation durable serait grand pour les usagers : «de quoi se plaignent-ils ? c'est gratuit».

La priorité est donc d'augmenter la capacité du TER, matériel roulant ET infrastructures. Mais comment y parvenir si les régions, dont les recettes fiscales sont à la baisse, se privent de recettes commerciales en adoptant des tarifs très éloignés de la réalité économique ? Il ne faut pas mettre la charrue avant les bœufs : le retour à une tarification plus réaliste serait bien difficile.

La quasi-gratuité est-elle d'ailleurs réclamée par les usagers actuels et potentiels ? Ces derniers ont des exigences bien différentes (fréquences, vitesse, ponctualité, confort, information) dès lors que des tarifications adaptées aux salariés, étudiants, personnes à très faibles ressources et familles sont disponibles.

Enfin le souci de renforcer la fréquentation du TER dans les zones denses au détriment de la voiture ne doit pas occulter la nécessité d'assurer un maillage plus égalitaire du territoire régional : les lignes à faible trafic seraient encore plus menacées - sans parler des réouvertures indispensables pour enrayer l'étalement urbain diffus - si la contribution des usagers diminuait brutalement.

Jean Sivardière

Services ferroviaires Intercités : propositions pour un contrat Etat-SNCF

La diminution des bénéfices que la SNCF retire de l'exploitation du TGV ne lui permet plus de financer le déficit des services assurés par les trains Corail de jour et de nuit. L'Etat envisage la signature d'un contrat de service public avec la SNCF pour sauvegarder ces services d'aménagement du territoire, mais ses intentions sont encore floues et aucun financement spécifique n'est prévu.

La FNAUT a donc soumis à l'Etat un ensemble de propositions cohérentes visant un renforcement des dessertes Intercités : dessertes à prendre en compte, cahier des charges à respecter par la SNCF, contrôle de la qualité, concertation avec les voyageurs, renouvellement du matériel roulant, financement intermodal.

Photo : Marc Debrincat

La FNAUT a soulevé de longue date (FNAUT Infos n°105, 108, 123, 153, 161, 166, 169, 180) le problème de la survie des dessertes ferroviaires dites d'aménagement du territoire, assurées par certains trains Corail, trains de nuit et auto-trains (ces trois types de trains sont gérés par la direction SNCF-Voyages, ex-Grandes lignes), et par les trains Corail Intercités ou IC (ces trains sont gérés par la direction Proximités de la SNCF).

Rappelons que les IC sont de deux types : les IC du bassin parisien qui assurent les déplacements domicile-travail des "grands navetteurs" de Rouen, Chartres, Orléans, Amiens,… vers Paris, qui ne sont pas menacés et dont le financement devrait logiquement être assuré par les régions concernées dont l'Ile-de-France, et les IC d'aménagement du territoire, qui assurent des déplacements de natures très diverses, radiaux ou transversaux, à moyenne ou longue distance, et dont l'avenir n'est pas assuré et préoccupe la FNAUT.

En 2005, la SNCF avait demandé à l'Etat et aux régions de contribuer au financement des IC les plus déficitaires, mais s'était heurté à l'opposition des présidents de régions, et l'Etat l'avait obligé à conserver la quasi-totalité des IC. Depuis cette date, la SNCF a pris quelques mesures pour développer le trafic des IC (promotion commerciale, renforcement des dessertes Paris-Granville), mais elle a aussi continué à dégrader et à élaguer insidieusement son offre (IC, trains de nuit tels Paris-Evian, services auto-train).

Une situation nouvelle

Jusqu'à présent, la SNCF a assuré le financement des dessertes grandes lignes déficitaires (de l'ordre de 100 millions par an, un déficit majoritairement dû aux dessertes du grand bassin parisien) par péréquation interne, en prélevant sur les bénéfices confortables du TGV. Mais la situation a aujourd'hui changé radicalement :

L'avenir des services Intercités

- les bénéfices du TGV (de l'ordre de 800 millions d'euros par an) vont fondre rapidement dans les quelques années à venir (hausse des péages prélevés par RFF, nécessité de renouveler une partie du matériel TGV, mise en service de nouvelles lignes à grande vitesse dont l'exploitation sera moins rentable, augmentation des coûts d'exploitation, stagnation du trafic liée à la crise économique, éventuelle arrivée de concurrents sur les axes les plus rentables) ;
- les rames Corail et une grande partie des locomotives électriques et surtout thermiques doivent être renouvelées (1,5 à 2 milliards d'euros) ;
- la SNCF doit par ailleurs supporter le déficit écrasant du transport de fret (500 millions en 2009).

Confronté à la baisse de la "capacité péréquatrice" de la SNCF, l'Etat, autorité organisatrice des transports ferroviaires hors TER et actionnaire unique de l'entreprise, a décidé, comme le souhaitait la FNAUT, d'assumer son rôle de tutelle.

Un contrat Etat-SNCF

Le gouvernement va donc mettre en place un fonds de péréquation, similaire à celui qui existe dans le transport aérien, pour financer les trains Intercités et les trains de nuit déficitaires. Ce fonds sera alimenté par une contribution du TGV, mais «sans hausse de prix des billets», a assuré Dominique Bussereau, secrétaire d'Etat aux Transports, de manière énigmatique.

L'Etat et la SNCF doivent signer un "contrat de service public" au plus tard le 30 juin 2010. Un audit est en cours pour déterminer le bilan économique des liaisons qui seront concernées par le contrat et le montant de la contribution nécessaire au maintien de l'exploitation.

Pour financer le renouvellement du matériel roulant qui arrive en bout de course, une société Rosco (rolling stock operating company - voir FNAUT Infos n°155) sera mise en place, elle louera les trains à la SNCF et, le cas échéant, à d'autres opérateurs ferroviaires.

Nos interventions auprès de l'Etat, de la SNCF et des médias n'auront pas été inutiles : l'Etat reconnaît enfin que le TER n'est pas le seul secteur ferroviaire relevant du service public.

Les points à clarifier

Les intentions de l'Etat restent à préciser, et le problème crucial du financement n'est pas résolu car aucune ressource spécifique n'est dégagée.

1 - Quelles sont les dessertes Intercités à inclure dans le contrat de service public ?

Pour la FNAUT, il doit s'agir des dessertes Corail, Téoz, Lunéa et des trains Auto-train province-province accrochés aux Lunéa (gérées par Voyages SNCF), des dessertes Corail Intercités (gérées par SNCF Proximités), ainsi que la relation Bruxelles-Bâle au statut complexe (TER et international).

En résumé, dans une première étape, le contrat Etat-SNCF doit concerner tous les services grandes lignes actuellement gérés par la SNCF, hors TGV, et pas seulement les IC et Lunéa comme cela était initialement envisagé par l'Etat, afin d'assurer une couverture de l'ensemble du territoire (voir encadré page 3).

D'autre part l'instauration du contrat ne doit pas s'accompagner de suppressions de services par rapport à la situation actuelle. Il faut au contraire viser des renforcements progressifs.

2 - Quel sera le cahier des charges imposé par l'Etat à la SNCF ?

Il ne s'agit pas de sauvegarder les dessertes dans leur état actuel de médiocrité mais de les rénover afin de répondre enfin aux besoins des voyageurs.

Un cahier des charges doit garantir une modernisation de l'exploitation et reprendre les préconisations de la FNAUT en matière de fréquences, relations directes et correspondances, dessertes des villes moyennes, distances entre arrêts (entre 30 et 80 km), capacité des trains, qualité de service (information du public, propreté des trains, services à bord tels que transport des vélos et restauration), tarification simple (kilométrique) et modérée (pas de suppléments), accès libre c'est-à-dire réservation possible mais non obligatoire (FNAUT Infos n°161 et 169). La réservation obligatoire sur les trains Téoz doit disparaître (FNAUT Infos n°138).

La SNCF devra informer les voyageurs de toutes les possibilités offertes pour aller d'une ville à l'autre : elle devra donc s'abstenir de tout détournement de trafic sur le TGV au détriment des dessertes classiques.

Les avantages offerts par la carte Enfant-Famille seront étendus aux services TER et Intercités.

3 - Contrôle de la qualité de service et concertation avec les voyageurs.

L'Etat doit jouer pleinement son rôle d'autorité organisatrice, tutelle de la SNCF, c'est-à-dire contrôler l'exécution des services Intercités et leur qualité, et mettre en place un système de bonus-malus. Il doit aussi veiller à la cohérence entre dessertes Intercités, TGV et TER.

D'autre part, des comités de lignes Intercités doivent être créés sur le modèle des comités de lignes TER, et rassembler Etat, SNCF, RFF, associations de voyageurs, chambres consulaires, syndicats de cheminots et élus régionaux. Une instance nationale de concertation est également nécessaire.

Financement ?

L'évolution prévisible de la situation financière de la SNCF ne lui permettra pas très longtemps de financer les trains dits d'aménagement du territoire à partir des bénéfices du TGV sans augmenter les tarifs, contrairement à ce qu'a affirmé un peu vite Dominique Bussereau.

Si l'on veut éviter une hausse des tarifs TGV, qui serait particulièrement dangereuse au moment où certaines relations diamétrales sont menacées, il est indispensable de dégager une autre source de financement qui ne peut être qu'intermodale (écotaxe sur les trafics aérien et autoroutier), mais l'Etat refuse cette perspective : le Grenelle de l'environnement est décidément bien loin.

Concurrence ?

Deux cas sont à examiner.

1 - Le cahier des charges des dessertes Intercités doit être conçu pour pouvoir s'imposer à tout exploitant, une ouverture à la concurrence ne pouvant être exclue, dans le cadre d'une délégation de service public comme pour le TER, si la SNCF n'améliore pas ses dessertes et ne réduit pas ses coûts.

2 - En cas d'ouverture à la concurrence des services à grande vitesse, tous les opérateurs doivent contribuer au financement des dessertes d'aménagement du territoire par un prélèvement sur leurs recettes, par analogie avec le principe du FIATA (fonds de péréquation du transport aérien intérieur). Cette disposition limiterait les conséquences d'une concentration des opérateurs sur les marchés les plus rentables (écrémage) en les plaçant sur pied d'égalité.

Une politique cohérente ?

Développer les liaisons Intercités et permettre à beaucoup d'entre elles de se rapprocher de la rentabilité économique suppose évidemment que l'Etat prenne au sérieux le projet, présenté par la FNAUT, d'une modernisation approfondie du réseau ferré classique (FNAUT Infos n°180). Malheureusement, un financement par l'emprunt national, suggéré par la FNAUT, a été écarté, de même qu'un financement par le produit de la taxe carbone, elle-même reportée sine die.

Le développement des services Intercités suppose aussi qu'une politique intermodale cohérente soit suivie, c'est-à-dire qu'on cesse enfin de construire de nouvelles autoroutes ou quasi-autoroutes, qu'on élimine la perspective d'une mise en concurrence de ces services avec des services routiers interrégionaux et qu'on cesse de subventionner les liaisons aériennes directement concurrentes : pour assurer sa réussite, il faut concentrer le trafic sur le rail, outil à rendement croissant.

Réunifier les dessertes Intercités

La gestion actuelle des dessertes Intercités est d'une rare complexité et devra être entièrement revue.

Les dessertes IC, même complétées par les dessertes Corail et Téoz, ne forment pas un réseau homogène couvrant l'ensemble du territoire. Cette réalité a amené les régions à développer des relations TER à longue distance telles que Lyon-Orléans, Dijon-Grenoble ou Paris-Nancy afin de combler les lacunes du maillage SNCF, au risque parfois de concurrencer des liaisons gérées directement par la SNCF. Les régions peuvent difficilement avoir une vision globale des services Intercités : les liaisons classiques à moyenne et longue distance doivent former un réseau et sont du ressort de l'Etat et de la SNCF.

D'autre part, il faut établir une distinction entre les services Corail Intercités du grand bassin parisien qui, avec les TER, assurent les déplacements des grands navetteurs, et les services Corail Intercités radiaux à plus long parcours (par exemple Paris-Amiens-Boulogne) : ces derniers sont indispensables aux habitants de Creil ou de Chartres pour aller vers la province (Chartres a beaucoup perdu à la mise en place du TGV Atlantique). Il faudrait aussi clarifier la gestion des services "mixtes" Aqualys Tours-Orléans-Paris, à la fois TER et Corail Intercités.

Pour ne pas compliquer la mise en place du contrat de service public Etat-SNCF, on peut, dans un premier temps, laisser aux régions la gestion des TER à longue distance (concernant au moins trois régions, avec des parcours de plus de 150 km environ) et conserver les services "grands navetteurs" du bassin parisien dans le périmètre du contrat.

Dans une deuxième étape, il faudra clarifier la situation et réunifier les dessertes Intercités pour offrir aux voyageurs un réseau cohérent couvrant l'ensemble du territoire, complémentaire du réseau des liaisons TGV, comprenant des lignes radiales et des lignes transversales (cette suggestion est cohérente avec nos propositions concernant l'infrastructure).

L'Etat devra confier aux régions concernées les relations Corail du bassin parisien utilisées très majoritairement pour les déplacements domicile-travail et, inversement, reprendre aux régions les TER longue distance. Dans cette optique, les régions se recentreraient sur les services TER intrarégionaux ou entre régions adjacentes : les TER interrégionaux à courte distance fonctionnent bien et doivent rester gérés de manière décentralisée.

Renouvellement du matériel Corail

Comme elle y a été invitée, la FNAUT a transmis à l'Etat les réflexions de son réseau thématique "Corail", animé par Jean Lenoir, sur les attentes des voyageurs concernant le matériel destiné à remplacer les voitures Corail, introduites en 1975.

La longévité des matériels ferroviaires constitue un atout économique. Une erreur stratégique consisterait à définir un matériel "au plus juste" aujourd'hui, ce qui conduirait à une économie à court terme mais pénaliserait fortement le bilan d'exploitation sur la durée de vie du matériel.

Les fonctionnalités demandées par la FNAUT relèvent d'un besoin évident d'amélioration de la qualité et des services à bord qui ne sont pas, dans bien des cas, à l'origine de surcoûts importants. Ces exigences tiennent compte de l'amélioration constante de la concurrence routière et aérienne.

La FNAUT considère que les aspects techniques ne sont pas de sa compétence. Les attentes des voyageurs ont donc été présentées exclusivement sous la forme d'un dossier fonctionnel.

- Le matériel renouvelé doit pouvoir couvrir l'ensemble des liaisons à courte, moyenne et longue distance entre grandes villes non desservies par TGV ainsi que les liaisons de cabotage entre villes moyennes, y compris sur les axes parallèles aux lignes à grande vitesse.
- Rame tractée par une locomotive ou rame automotrice ? Les deux formules présentent des avantages et des inconvénients, indépendamment des aspects économiques, et peuvent cohabiter compte tenu de la diversité des besoins. Les services à bord - restauration, espaces pour les bagages et les vélos, emplacement destiné au personnel de bord - doivent être disponibles pour l'ensemble des voyageurs, même en absence d'intercirculation (cas d'un couplage de rames automotrices).
- La traction doit être multimode (thermique, électrique, courants continu et alternatif), pour faciliter le passage d'une ligne électrifiée à une ligne qui ne l'est pas. Le matériel doit être réversible pour limiter les temps de stationnement en cas de rebroussement.
- La vitesse doit atteindre 200 km/h. Des performances "traction-freinage" élevées sont nécessaires, pour les dessertes à longue distance comme pour le cabotage entre villes moyennes.
- La modularité des compositions est un avantage spécifique du rail. Cette caractéristique doit être pleinement valorisée pour les pointes de trafic, les transports de groupes et l'exploitation de trains à tranches multiples.
- Les relations Corail comportent souvent plus d'arrêts que les relations TGV. Le temps qui peut être gagné par l'amélioration des infrastructures ne doit pas être perdu lors des arrêts. La solution TGV (peu de portes, ouverture lente) est à proscrire. De même, par rapport au matériel Corail actuel, le niveau du plancher doit être abaissé et la raideur de l'emmarchement réduite.
- Les personnes à mobilité réduite doivent disposer d'un accès autonome facilement repérable dans au moins une voiture par tranche exploitée.
- Une intercirculation large doit garantir un passage fluide des voyageurs handicapés, du personnel de bord, du service de restauration.
- Il est essentiel que le confort (sièges inclinables avec accoudoirs, tablettes, porte-bagages et porte-vêtements, poubelle, prises de courant, accès à internet) soit au standard "grandes lignes". Même sur des trajets d'une heure (Paris-Orléans), le confort des voitures Corail est très apprécié. Sur Marseille-Briançon (4h30), les AGC (autorails régionaux modernes et de bonne qualité) font regretter le confort des dessertes Corail antérieures.
- Une bonne visibilité sur l'extérieur doit être offerte à toutes les places, sans exception. Occuper une place sans visibilité dévalorise fortement le voyage en train.
- Des espaces variés sont nécessaires pour éviter la monotonie : compartiment, couloir central, coin téléphone, espace famille, coin jeux, bar. L'enquête menée récemment par la SNCF sur le confort du train du futur ne doit pas être limitée au seul TGV.
- Un éclairage collectif à deux niveaux, jour et nuit, et un éclairage individuel doivent être disponibles, de même qu'une climatisation à température réglable par espace : de nombreux voyageurs se plaignent du froid dans les Corail comme dans les TGV.
- Les toilettes doivent être plus robustes, plus propres et plus nombreuses : les doléances des voyageurs sur ce thème sont récurrentes.
- La décoration doit pouvoir être acceptée par toutes les catégories socio-professionnelles et tranches d'âge de la clientèle : la mode se démode vite.

Par ailleurs, la FNAUT a rassemblé des suggestions variées concernant les services à bord : réservation, affichage des places réservées, transport des vélos et skis, restauration, nursery, nettoyage en cours de voyage, information sonore et visuelle (horaires, correspondances), disponibilité du personnel de bord.

Des trains de nuit attractifs

Malgré l'extension des LGV, les trains de nuit ont encore un rôle très important à jouer sur divers itinéraires nationaux (desserte des grandes agglomérations et des villes moyennes) et internationaux. Sur certaines relations, le train de nuit doit être associé au transport des automobiles.

Deux types d'offres sont nécessaires :
- des places assises très confortables et bon marché, permettant au train de reprendre des parts de marché à la voiture et à l'avion à bas coût, mais aussi au car à l'international ;
- des places couchées avec un rapport qualité/prix très sensiblement amélioré, alternative crédible en confort et gain de temps au voyage diurne en voiture, en train ou en avion.

La modularité des compositions des rames est essentielle, comme pour les relations diurnes, pour massifier les flux sans abandonner les relations dont le trafic potentiel est plus limité.

L'amélioration du rapport qualité-prix peut s'obtenir de manière économique par l'utilisation de matériel de grande capacité, par exemple avec des voitures à deux niveaux.

Les rames doivent être sécurisées pour permettre des arrêts en pleine nuit afin de desservir certaines villes moyennes et leur offrir ainsi des arrivées matinales dans les grandes agglomérations "tête de ligne" : couloirs télé-surveillés depuis le local du personnel de bord ; accueil filtré à partir d'un nombre limité de portes, les autres portes étant maintenues fermées.

Les aménagements intérieurs doivent permettre indifféremment des circulations nocturnes et diurnes. Des circulations complémentaires de jour, pour la desserte de villes moyennes avec un caractère de cabotage, permettraient, à vitesse modérée mais à haut niveau de confort et à faible coût, d'augmenter la productivité du matériel.

Une pratique analogue est courante en aviation civile : en quelques dizaines de minutes, les sièges des avions sont enlevés pour assurer des dessertes nocturnes pour le fret et la poste.

Confort

Pour les places assises, le concept actuel des voitures à sièges inclinables peut être reconduit tel quel, avec les mêmes améliorations que celles attendues pour les relations diurnes, mais avec du matériel de grande capacité, comme pour le TGV et le TER. Un semi-compartimentage des voitures est souhaitable pour assurer la tranquillité des voyageurs lors des arrêts intermédiaires en regroupant les réservations par destinations.

Pour les places couchées, il faut, dans les deux classes, un niveau de confort intermédiaire entre celui de la voiture-couchette actuelle et celui des voitures-lits allemandes ou des trains-hôtels espagnols avec équipement sanitaire complet par compartiment. Le modèle à suivre est l'hôtel "low cost" transposé au train de nuit : compartiments à 4 couchettes ou 2 lits, personnel réduit, services automatisés, douches et toilettes communs, espaces fonctionnels et couchages confortables.

Les couchages doivent être escamotables pour permettre la vente de compartiments individuels, et pouvoir être remplacés par des canapés pour les parcours diurnes. Deux compartiments adjacents à deux places doivent pouvoir communiquer entre eux pour constituer de grands compartiments à quatre places.

Services

Comme l'accueil, la restauration (boissons chaudes et froides et petits-déjeuners sous forme de coffrets) doit être regroupée en quelques "points-services" du train, et organisée comme dans les hôtels "low cost" en espaces buffet automatisés et équipés de distributeurs acceptant la monnaie et les cartes bancaires. Le personnel de bord devrait pouvoir "accompagner" ce service et, par exemple, assurer une vente à la place dans les compartiments-lits.

Pour les très longs parcours avec des départs relativement tôt, un service plus complet, de niveau analogue à celui des trains de jour, est souhaitable.

Chaque compartiment équipé de places couchées doit disposer d'un système d'appel et de contact avec le "point-service" et d'une fonction réveil automatique, afin de libérer le personnel de bord et le rendre plus disponible pour accompagner le service de restauration et assurer la vente à la place dans les compartiments-lits.

La modernisation des trains de nuit mis au standard "Lunéa" constitue -malgré une très forte baisse de qualité pour la clientèle des voitures-lits - un progrès sensible en matière de confort pour les voyages en couchette.

Une démarche analogue à celle proposée pour le matériel de jour (encadré) serait intéressante, en commençant les renouvellements par les matériels assurant des fonctions nouvelles ou à améliorer, telles que la restauration dont le niveau, comme dans les trains de jour, est insuffisant, ou par les voitures-lits destinées à assurer un service de qualité voisine de celle des voitures récemment supprimées, mais à un coût d'exploitation réduit.

Une nouvelle image

Le matériel Corail renouvelé doit offrir une nouvelle image du transport ferroviaire, complémentaire de celles du TGV et du TER, en apportant un certain plaisir au voyage. Le voyage ferroviaire doit être perçu et vécu comme un moment de détente, de confort, de calme, tout en pouvant être mis à profit pour une occupation ludique ou professionnelle, ce qui constitue un avantage propre du train sur la voiture et le car.

On comprend par ailleurs facilement que, les durées de voyages pouvant être plus élevées en trains Corail qu'en TGV, il est encore plus important, en contrepartie, que confort et services à bord y soient de niveau élevé.

Un marché très large

Au-delà des dessertes Corail Intercités, le renouvellement des voitures Corail concerne toute les dessertes nationales et interrégionales entre grandes villes et villes moyennes, hors TGV, qui nécessitent un haut niveau de qualité associé à un mode de commercialisation unifié. Les nouveaux matériels devront aussi remplacer les rames Téoz et assurer nombre de dessertes à long parcours dont l'actuel fractionnement est source de baisse de qualité de service, donc de trafic.

Enfin de nombreux trains Corail assurent aujourd'hui des dessertes TER interrégionales à long parcours, et devront eux aussi être remplacés.

Il est donc important que, pour réduire les coûts, les nouvelles commandes puissent bénéficier, comme en 1975, d'un effet de série tout en échelonnant les livraisons, quelle que soit l'autorité organisatrice.

Modernisation

Les voitures Corail se révèlent très robustes. Avec les modernisations déjà effectuées, de la plus élaborée (rames Téoz) aux plus simples réalisées tant par la SNCF que par certaines régions, leur confort demeure très apprécié.

Des modernisations partielles du matériel existant permettraient, en prolongeant sa durée de vie, de financer plus facilement un matériel neuf assurant des fonctions nouvelles (accessibilité grâce à un plancher bas, restauration), indispensable pour assurer l'avenir des dessertes concernées sur 40 ans. Une telle solution a été retenue en Suisse par un réseau privé, le MOB.

Un problème urgent est à résoudre : le remplacement des locomotives thermiques, aujourd'hui à bout de souffle, qui assurent en particulier la traction des trains Lunéa Paris-Briançon et Nantes-Nice sur les sections non électrifiées de leur parcours.

Colloque

Parler pour ne rien dire ou noyer le poisson est très facile (voir nos précédentes leçons de baratin tendance dans FNAUT Infos n°163, 167, 170).

Pour introduire votre prochaine intervention dans un colloque, dites qu'il faut remettre l'individu au centre des problématiques prénormatives, veiller aux IHM, développer d'urgence la recherche sur les systèmes de systèmes, les systèmes enfouis, les cleantechs, les télétechnologies et les technologies duales. Rappelez prudemment qu'il n'existe pas de solution miracle.

Soyez moderne, ne dites plus "gare de correspondances", c'est vieillot, mais "pôle d'échange intermodal". Et si vous êtes grenoblois, ne dites plus "rocade autoroutière nord" mais "ouvrage intégré dans un nouvel environnement urbain adapté à sa proximité" (lu dans un document de la ville de Grenoble).

Insistez sur les technologies innovantes : TIC, VIP (véhicules individuels publics), information ubiquitaire embarquée, tourisme assisté par ordinateur, platooning, libre service one-way et voiture logicielle. Rappelez qu'il faut patcher les technologies et packager les offres ; passer du technology push au service et à l'e-mobilité ; prêter attention à la granulométrie des budgets, au tryptique accessibilité-acceptabilité-équité, aux jeux d'acteurs, aux échelles territoriales et aux effets redistributifs ; mieux utiliser le modèle fractal du périurbain ; veiller à toujours conserver une approche systémique, pluridisciplinaire et plurimodale, donc rejeter les politiques de tiroirs et les orientations business as usual ; faire du voyage sans couture, développer l'intégration transactionnelle des modes et les informations géolocalisées ; penser la primauté de l'usage sur le mode ; rezoner les tarifications ; promouvoir une maïeutique des choix collectifs, changer de paradigme et faire émerger l'économie européenne du quaternaire ; placer en tête de gondole l'innovation de rupture, la logistique globale, l'infrastructure intelligente et l'intelligence ambiante, sans oublier le véhicule communicant ; créer des clusters ; exploiter les effets d'aubaine, éviter les effets de ciseau et provoquer au contraire des effets de levier et de cliquet ; repérer les signaux faibles de l'ère post-fossile sans pour autant négliger les signaux forts.

Si vous êtes élu, expliquez que vous recherchez un développement endogène diversifié et innovant avec des espaces de qualité, afin de faire de votre métropole (il peut s'agir d'une simple bourgade) un pôle d'excellence et de favoriser sa lisibilité européenne.

TGV diamétraux

Confrontée à une baisse de la fréquentation des TGV due à la crise économique et à une hausse du coût de l'énergie et des péages qu'elle verse à RFF, la SNCF envisage de supprimer des relations TGV non rentables, en particulier des relations diamétrales ("passe-Paris") : Strasbourg-Lille, Strasbourg-Nantes, Strasbourg-Bordeaux.

La hausse des péages TGV permet à RFF de poursuivre ses investissements sur les LGV mais aussi sur le réseau classique. La FNAUT estime cependant que c'est d'abord à l'Etat de soutenir financièrement ces investissements. Elle rappelle qu'il s'était engagé, lors de la création de RFF en 1997, à désendetter le système ferroviaire mais n'a pas tenu ses promesses (un tel désendettement est intervenu en Allemagne lors de la réforme ferroviaire de 1994).

La FNAUT estime par ailleurs que la SNCF doit réduire sensiblement ses coûts de production, notoirement plus élevés que ceux de la Deutsche Bahn, son homologue allemand, avant de procéder à la suppression de ses services les moins rentables.

Elle rappelle enfin que les relations TGV diamétrales menacées sont pénalisées par le positionnement aberrant de la gare lorraine TGV à Louvigny, en pleine campagne, sans la moindre connexion avec le réseau TER lorrain, et par la saturation du tronçon Massy-Valenton de la grande ceinture parisienne, utilisée simultanément par les TGV diamétraux, les trains du RER C et des trains de fret.

Les TGV diamétraux répondent à un vrai besoin des voyageurs et permettent, par ailleurs, de concurrencer l'avion générateur de nuisances et d'émissions de gaz à effet de serre et d'éviter une circulation routière de transit à travers l'Ile-de-France. Elles doivent être préservées et développées car leur avenir sera assuré par le prolongement des LGV existantes vers Strasbourg, Rennes et Bordeaux. La FNAUT demande donc :

- une réduction des péages pour les relations TGV diamétrales menacées ;
- des efforts commerciaux de la part de la SNCF pour mieux valoriser son offre (une tarification moins complexe, une meilleure information sur l'offre horaire et tarifaire) ;
- l'accélération du déplacement de la gare de Louvigny à Vandières, afin de faciliter l'accès aux TGV diamétraux depuis toute la Lorraine ;
- la modernisation rapide de la ligne Massy-Valenton, bloquée depuis 5 ans par la région Ile-de-France, et l'aménagement d'un arrêt près d'Orly ;
- une taxation écologique des vols aériens concurrents des services TGV.

Vive la route verte !

Le verdissement ("greenwashing") de la politique routière se poursuit.

Le 1er avril a lieu à Bordeaux un séminaire sur le thème "infrastructures routières et changement climatique", organisé par les services de l'Etat, les collectivités territoriales et les professionnels de la route. Objectif : «mobiliser la filière routière pour relever le défi environnemental» (www.construirelavenir.fr).

Pour protéger les abeilles menacées de disparition, le ministère de l'Ecologie a décidé de planter des fleurs le long de certaines routes. Cette démarche pourra être étendue aux 12 000 km de routes non concédées. Selon Dominique Bussereau, «l'objectif est de réduire les impacts environnementaux des infrastructures routières» (sic). La qualité du miel est-elle garantie ?

Cinq sociétés autoroutières ont négocié avec l'Etat, en échange d'une lucrative prolongation d'un an de leurs concessions, un engagement écologique comprenant la lutte contre le bruit, la protection des eaux et de la biodiversité, le télépéage sans arrêt et... «des aires de repos éco-responsables».

Bluff écologique

Le groupe de travaux publics Eiffage a construit le viaduc de Millau. Il construit actuellement l'autoroute de Gascogne A65 (Pau-Langon). Créé en 1992, le Comité français de l'UICN, Union internationale pour la conservation de la nature, regroupe dans un partenariat original 2 ministères (écologie et affaires étrangères), 8 organismes publics, 36 ONG, ainsi qu'un réseau de plus de 250 experts.

Les défenseurs de l'environnement sont tombés à la renverse en lisant récemment, dans Le Moniteur des Travaux Publics, que «l'engagement d'Eiffage en faveur de la biodiversité a conduit l'UICN, la plus grande organisation mondiale de l'environnement (qui compte près de 11 000 experts dans 160 pays), à retenir l'autoroute A65 comme projet emblématique pour 2010, déclarée année internationale de la biodiversité par l'ONU».

Comme l'a souligné François Letourneux, président du Comité français de l'UICN, dans une lettre à la directrice Développement Durable d'Eiffage, «cette déclaration est erronée et abusive, l'A65 ayant dans son principe, son tracé et son exécution, des impacts négatifs importants sur les espaces naturels et la biodiversité».

Dans un article de la République des Pyrénées, Eiffage BTP fait croire par ailleurs qu'il a signé une convention de partenariat avec l'UICN, alors qu'il a signé une simple déclaration d'intention à agir pour la biodiversité.

Forum

Le TGV fait-il vraiment gagner du temps ?

Grâce au TGV, les temps de parcours interurbains tendent à se réduire, mais le temps de préparation du voyage ne cesse de s'allonger, du fait de la complexité croissante des horaires et des tarifs (une longue recherche sur Internet ou au guichet est souvent nécessaire pour obtenir le meilleur tarif) et de la lourdeur de la procédure de changement de réservation. Pour un trajet tel que Paris-Le Mans que j'effectue fréquemment, j'estime que le temps de préparation de voyage représente en moyenne 50% du temps de trajet.

Jean-Marie Tisseuil, 75 Paris

Une LGV Grand Centre ?

Une LGV qui prétendrait à la fois doubler la LGV Paris-Lyon et desservir l'Auvergne et le Limousin serait en forme de patte d'oie et passerait à l'écart des villes intéressées, sans correspondances avec les TER et transports urbains. Elle créerait une nouvelle coupure dans des zones sensibles (forêt d'Orléans, Sologne), et pour quels trafics hormis Paris-Lyon ?

Pour Orléans, Bourges, Clermont et Limoges, le TGV n'a d'intérêt que pour accéder à Roissy-CDG, les Corails ne pouvant circuler sur le barreau d'interconnexion ; quelques rames suffiraient.

Pour les relations avec Paris, on roule déjà à 200 km-h d'Etampes à Vierzon. Moyennant quelques aménagements, on pourrait généraliser le 200, voire pousser à 220/230, pour obtenir des temps de parcours très acceptables sur des distances de moins de 400 km.

Les élus de tous bords qui s'excitent déjà sur un TGV Grand Centre, irréalisable avant 2030, oublient la question du financement. Réservons les crédits régionaux à des projets moins coûteux, plus conformes aux besoins des voyageurs et réalisables rapidement.

Roland Leniar, FNAUT Orléans

Tramway d'Orléans

La FNAUT région Centre avait déposé un recours contre le projet de 2ème ligne de tramway d'Orléans. Elle a finalement été déboutée par le Tribunal administratif d'Orléans en février. Elle estime cependant que son initiative a été utile : elle a amené les élus à corriger la partie terminale du tracé à l'est et à créer un groupe de travail pour étudier une extension de la ligne. De plus, elle a clairement mis en relief les difficultés prévisibles de circulation du tramway dans l'hypercentre si un site propre intégral ne lui est pas attribué.

Remailler le réseau

En 1973, l'Ardèche est devenue le seul département français privé de train (l'année du premier choc pétrolier ...). Aujourd'hui, plus de 50 villes ou agglomérations de plus de 10 000 habitants (situées hors périphérie d'une métropole) ne sont plus reliées au réseau ferré, certaines d'entre elles ayant plus de 30 000 habitants : Draguignan (43 000), Villeneuve-sur-Lot, Carpentras, Fougères, Concarneau, Digne, Bagnols-sur-Cèze, Louviers, Annonay, Senlis, La Flèche, Douarnenez, Les Herbiers, Brignoles, Fontenay-le-Comte, Mayenne, ... Pour les redesservir, il suffirait de réhabiliter quelques km de voies : 8 pour Draguignan et Villeneuve-sur-Lot, 5 pour Concarneau, une dizaine pour Digne, Annonay, Aubenas, Privas, Carpentras.

Mais, souvent, le train ne pourrait plus arriver en centre-ville : le site de la gare est occupé aujourd'hui à Fougères par un centre commercial, à Douarnenez par un lotissement, à Villeneuve-sur-Lot par un parc de loisirs...

Certaines relations transversales sont impossibles par train : Rennes-Angers, Orléans-Le Mans, Agen-Auch,...

La situation est analogue pour le fret. La SNCF a rejeté sur la route le transport du bois (des gares-bois ont été abandonnées peu après leur création) et des matières dangereuses comme le gaz (d'où des accidents, par exemple en Vallée d'Aspe). Certaines centrales nucléaires (Braud-Saint-Louis, Dampierre-en-Burly proche de l'ancienne ligne Orléans-Gien) ne sont pas reliées au réseau ferré bien qu'elles aient à évacuer des déchets radio-actifs.

Il faut travailler dès aujourd'hui à un remaillage du réseau ferré.

Guy d'Arripe, FNAUT Aquitaine

Concurrence

J'ai pris connaissance avec intérêt de votre position sur l'ouverture du rail à la concurrence (FNAUT Infos n°181). La plupart de mes confrères français n'ont pas compris le principe de la privatisation britannique. La billetterie est restée nationale, il n'y a pas de guichets appartenant à telle ou telle compagnie. Les tarifs sociaux demeurent, et même les facilités de circulation des cheminots britanniques ou européens. La mise en concurrence ne joue pas au niveau du voyageur, mais au niveau de l'Etat qui choisit entre plusieurs candidats pour exploiter tel ou tel ensemble de lignes constituant un réseau. Je vous invite à explorer le site www.nationalrail.co.uk, vous observerez que le logo - la double flèche - des anciens British Railways a été conservé et figure toujours sur les billets.

Jean-Paul Masse, Railway Gazette International

Le coin du cycliste

Voleurs de bicyclettes

Selon un sondage SOFRES, 94% des usagers de Vélib' à Paris sont satisfaits ou très satisfaits. Les vélos sont disponibles dans 1 800 stations à Paris et 238 dans 30 communes limitrophes. Mais 16 000 vélos sur 20 600 ont dû être remplacés en 2 ans, après avoir été volés ou vandalisés.

Prime à la casse

Depuis 1986, afin d'encourager la pratique du vélo, la ville de Vienne (Autriche), qui compte 1,6 million d'habitants, a multiplié par 5 la longueur de son réseau cyclable, qui atteint 1100 km. Elle a introduit la location de vélos dès 2003. Depuis 3 ans, la fréquentation du vélo a augmenté de 55%, ce qui a eu une influence sensible sur la pollution et les problèmes de stationnement. La part modale du vélo est de 8% (2% à Paris). Par souci de la sécurité des cyclistes, la ville offre dorénavant une prime de 70 euros aux cyclistes qui achètent un vélo neuf d'au moins 140 euros, en échange de leur vieux vélo. L'offre est limitée à 500 vélos et sera étendue en cas de succès. Les vélos récupérés par la ville seront remis en état par une association réintégrant des prisonniers et revendus pour un prix modique (source : La Croix).

Déménager à vélo

A Montréal, une entreprise de déménagements a élargi le créneau du vélo pour le transport des marchandises : elle utilise des vélos équipés de plate-formes pouvant transporter jusqu'à 300 kg par voyage sur un itinéraire sans côtes. Seul le piano (droit ou à queue) du ménage ne peut être transporté.

Si le déménagement se fait sur une distance de moins de 5 km, le vélo est plus économique que le camion.

Vélos gratuits

A la rentrée 2009/2010, l'Ecole d'Ingénieurs en Génie des Systèmes Industriels (EIGSI) de La Rochelle a mis en place un dispositif, unique en France, pour inciter ses étudiants à vivre et étudier autrement. Baptisé "Un nouvel étudiant - une nouvelle mobilité", ce dispositif propose aux étudiants de l'EIGSI une offre couplant le prêt gratuit d'un vélo au logo de l'EIGSI et de ses partenaires durant leur cursus ingénieur, et un Pass Etudiant multimodal (bus, bus de mer, cars, TER) à un prix très réduit : 110 euros par an, au lieu de 230.

Vélopartage

C'est le vélopartage, et non le vélo en libre service, qui a été retenu par la ville de Strasbourg pour stimuler l'usage du vélo. Dans cette formule, le cycliste doit ramener au point de départ le vélo emprunté.

N'importe quoi

● Anne Asensio, la "papesse du design auto" : "chez Dassault Systems, nous créons des applications qui permettront à quiconque d'interagir avec un véhicule, via des expériences très réalistes, avant de nous lancer dans la conception d'une voiture, ça c'est du développement durable à son niveau optimal" (le Monde du 5-02-2010).

Bêtisier

● Azzedine Berkouk, patron de l'entreprise Just Campagne, défenseur acharné du projet d'autoroute Castres-Toulouse : "l'autoroute représente l'irrigation comme un fleuve qui apporte la richesse. Les graines d'entrepreneurs en gestation n'ont qu'à être arrosées pour renaître et rattraper le temps perdu, ne laissons pas passer la possibilité d'un avenir prospère". Ce nouveau Chateaubriand croit au miracle !

● Hervé Giely, maire radical de gauche de Redessan (34) : "le transport collectif a un coût et l'usager n'en paie que 20%, l'automobile coûte bien moins cher à la collectivité". Les routes, les accidents, la pollution de l'air, ça ne coûte rien ? M. Giely sera invité à la prochaine journée de formation de la FNAUT.

Un ministre exigeant

Laurent Wauquiez, maire UMP du Puy et secrétaire d'Etat à l'emploi, veut que la relation TGV Paris - Saint-Etienne soit prolongée de 15 km jusqu'à Firminy (20 000 habitants) : l'opération coûterait 800 000 euros par an aux collectivités mais M. Wauquiez gagnerait 10 mn quand il vient en voiture prendre le TGV. La desserte TER Le-Puy-Saint Etienne est pourtant très correcte.

Chronique du développement durable

C'est en jet privé que Roselyne Bachelot, ministre des Sports et de la Santé, est allée soutenir les Bleus à Cardiff (source : Midi Olympique).

Le groupe «agenda 21» de Condé-sur-Noireau (14), composé d'élus et de membres du conseil municipal des jeunes, a présenté ses 7 chantiers de développement durable. Parmi eux, l'instauration durable d'une journée d'accueil des nouveaux habitants, l'amélioration durable du fléchage du camping municipal et l'acquisition durable d'une moto-crottes, aspirateur de déjections canines pourtant pas très durable. La planète est sauvée !

Bonne initiative

Les bus du Pays Voironnais (38) ne circulent pas le dimanche, mais pour les élections régionales, les trois lignes urbaines ont fonctionné, avec un bus toutes les heures sauf entre 12h et 14h.

BIEN DIT

● **Chantal Jouanno**, secrétaire d'Etat à l'Ecologie : «si on attend que l'Europe prenne une décision, la taxe carbone sera reportée sine die».

● **Jean-Paul Huchon**, président PS du Conseil régional d'Ile-de-France : "un tarif unique de Navigo à 30 euros, proposé par l'UMP, coûterait 1,5 milliard par an. Qui paierait la modernisation du réseau ? Les voyageurs veulent en priorité des trains à l'heure, confortables et des liaisons entre banlieues".

● **Michel Dinet**, président PS du Conseil général de Meurthe-et-Moselle, à propos de la gare lorraine du TGV-Est : «il est plus simple et moins cher de mettre une gare sur des rails que d'amener des rails vers une gare».

Super bêtisier

● **René Ortis**, candidat FN (non élu) aux régionales en Lot-et-Garonne, a dénoncé «le projet insensé de réouverture de la ligne Penne-Villeneuve-sur-Lot, qui reviendrait au moins à 40 millions d'euros, sa transformation en voie verte serait bien moins coûteuse». Il a proposé de moderniser les routes et d'agrandir les aéroports de Marmande et Agen.

● **Jean-Marie Le Pen**, président du FN, n'a jamais entendu parler du TGV. Il a proposé de construire un métro aérien entre Marseille, Toulon et Nice : combien de milliards d'euros ?

Un élu ignorant

Selon Jean-Pierre Raffarin, qui a dû faire l'école buissonnière pendant les cours de géographie, «le gouvernement propose une LGV Paris-Clermont-Lyon qui passerait inévitablement par la Creuse». Autant affirmer que la LGV Tours-Bordeaux passera inévitablement par La Roche-sur-Yon.

Un élu mal informé

Alain Rousset, président PS de la région Aquitaine, a proposé récemment d'améliorer le transport ferroviaire entre Périgueux et Angoulême (Sud-Ouest, 6-12-2009). Etonnant : il n'y a plus de voie ferrée entre ces deux villes depuis bien longtemps.

Brèves

Taxe carbone

La FNAUT a exprimé son incompréhension et sa déception face à l'abandon de la taxe carbone : le chef de l'Etat présentait, il n'y a pas si longtemps, le dérèglement climatique comme «un désastre environnemental» et la taxe carbone comme une réforme vitale et prioritaire...

La FNAUT n'a pas les compétences nécessaires pour apprécier l'opportunité de cette décision concernant les entreprises. Mais elle estime que la taxe concernant les ménages devrait être maintenue, et ses modalités sérieusement révisées : son abandon dessert les intérêts bien compris des consommateurs, qui doivent être incités à anticiper une hausse prochaine, et peut-être brutale, du prix du pétrole. Une taxe sur les énergies fossiles aurait pu aussi financer les investissements permettant d'économiser l'énergie dans l'habitat et de développer les transports publics.

Genève-Cornavin : un désert SNCF

A la gare de Genève-Cornavin, les voyageurs se rendant en France ne trouvent à leur disposition ni distributeurs de billets TER, ni personnel SNCF, ni fiches horaires, ni information en temps réel, et ils ne peuvent bénéficier de certaines réductions TER. L'Association Genevois-Chablais-Faucigny des Usagers des Transports (AGCFUT) se mobilise et réclame en particulier un distributeur de billets TER, comme il en existe un en gare de Bâle. Réponse de la SNCF : peut-être en 2011.

Aéroports régionaux

L'abandon pour «rentabilité insuffisante», fin octobre 2009, de la liaison aérienne Lyon - New-York relancée un an auparavant confirme que les aéroports de province ne peuvent prétendre devenir des aéroports intercontinentaux (la même liaison avait déjà été interrompue en septembre 2001) et soulager notablement les aéroports parisiens (voir FNAUT Infos n°162). Avis aux promoteurs de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes (le Grand Ouest est moins peuplé que le Grand Sud-Est).

Jeûne automobile

Une première en France ! Reprenant une démarche qui s'est beaucoup répandue parmi les chrétiens en Allemagne et au Luxembourg (FNAUT Infos n°164), la paroisse Sainte Anne et Saint Jean-Baptiste de Mantes-la-Jolie (78) a recommandé aux fidèles de faire un "jeûne de voiture" pendant le Carême et de privilégier le vélo, le transport collectif et, si la voiture est vraiment nécessaire, l'autopartage et l'écoconduite.

Actions en régions

Champagne-Ardenne

● L'APUTCRE a participé aux réunions du CLAD de l'Etoile de Reims (lignes TER Reims-Fismes, Laon, Charleville, Châlons et Epernay) et de la Commission consultative sur la recomposition du réseau de bus complémentaire au tramway dit "Reims 2011". Elle a exprimé dans les médias locaux son refus catégorique d'une réduction des dessertes TGV entre Strasbourg et Lille, Le Havre, Rennes, Nantes et Bordeaux via Champagne-Ardenne TGV, alors que l'agglomération rémoise et la région ont largement contribué aux phases 1 et 2 de la construction de la LGV, et que les usagers rémois ne bénéficient toujours d'aucune liaison TGV avec Metz, Nancy et Francfort, ni de correspondance convenable à Strasbourg vers Munich.

Franche-Comté

● L'Association pour la Promotion des Voies Ferrées du Jura et la FNAUT Franche-Comté refusent le transfert sur route, envisagé par la région Rhône-Alpes, des services TER Saint-Claude - Oyonnax, qui seront bientôt en correspondance à Nurieux avec la ligne du Haut-Bugey.

● Des militants de l'APVFJ et de la FNAUT Franche-Comté ont parcouru à pied l'ancienne ligne Lons-Bletterans afin d'en étudier l'état actuel. La réouverture de cette ligne permettrait de relier Lons-le-Saunier à la future gare bressanne du TGV Rhin-Rhône.

● L'association des usagers des transports de l'aire urbaine Belfort-Montbéliard (AUTAU) soutient la réouverture de la ligne Belfort-Delle. Tout en comprenant certaines inquiétudes des riverains relatives à la suppression de passages à niveau, sa présidente Colette Dazy défend l'intérêt général et relativise les nuisances attendues : «c'est un projet à haute rentabilité sociale et environnementale, on vivra bien mieux à côté de cette ligne qu'à côté de l'autoroute».

Lors des récentes élections régionales, l'AUTAU a organisé, à Belfort, un débat sur la politique régionale des transports : 6 des 8 listes invitées étaient présentes. La réouverture de la ligne Belfort-Delle a fait l'unanimité.

● L'association de défense du fer en nord Franche-Comté étend ses activités aux Vosges afin de contribuer au maintien et à l'électrification de la ligne Epinal-Belfort, lien naturel entre les LGV ESt et Rhin-Rhône.

Languedoc-Roussillon

● L'ADTC 34 demande que le tramway desserve la périphérie de l'agglomération de Montpellier : «le transfert modal est d'autant plus efficace que les trajets concernés sont longs». L'association s'inquiète du manque de coordination entre autorités organisatrices : agglomération, département et région.

● La FNAUT-LR a organisé à Alès une réunion publique qui a rassemblé des usagers, des élus, des fonctionnaires territoriaux, la direction régionale de la SNCF et des syndicalistes pour étudier l'avenir de la ligne des Cévennes et de l'antenne Alès-Bessèges, sur laquelle l'association propose de faire circuler un tram-train.

Picardie

● L'association LUTECE, qui regroupe les usagers de l'étoile de Creil, déplore que la SNCF ait supprimé fin 2009, sans concertation, les arrêts des trains Corail Paris-Amiens à Creil. Suite à une mobilisation des usagers (en 4 jours, une pétition proposée par l'association a été signée par 500 personnes), deux arrêts ont été rétablis le matin. Les dessertes Corail disparues ont été remplacées par des dessertes TER, mais les trajets sont plus longs et les correspondances plus difficiles. Le site internet TER PIcardie affirme que la nouvelle grille a permis de faire passer les trains Corail «à la vitesse supérieure» alors qu'ils arrivent à la même heure qu'avant malgré la suppression de l'arrêt à Creil, et de renforcer la desserte dans l'après-midi alors qu'un trou horaire de 4h20 subsiste sur Creil-Amiens (13h10-17h30).

Provence-Alpes Côte d'Azur

● La FNAUT-PACA a exprimé son ras-le-bol devant la dégradation du TER : trains annulés, grèves (62 jours en 2009), incidents répétitifs, absence d'information en situation perturbée. «Pour qui l'a connue il y a 30 ans, la SNCF n'est plus que l'ombre d'elle-même». L'association dénonce les sous-effectifs et la mauvaise organisation interne de la SNCF (le chasse-neige de Veynes était garé à Valence lors des intempéries de janvier ...) et un «dialogue social archaïque».

La FNAUT-PACA rappelle que les usagers sont bien davantage pénalisés par la gestion quotidienne de la SNCF que par les grèves. Elle demande au Conseil régional de «rompre le contrat 2007-2016 qui le lie à la SNCF car les engagements de la SNCF ne sont pas honorés».

● Lors d'une réunion organisée à Digne, la FNAUT-PACA et l'association locale Volontés Citoyennes ont soutenu le projet de réouverture de la ligne Digne-Saint Auban qui faciliterait les échanges de Digne avec Aix, Marseille, Gap et Grenoble. Elles approuvent la mise sous tutelle par la région des Chemins de fer de Provence, qui exploitent la ligne Nice-Digne.

Activités de la FNAUT

● La FNAUT a obtenu de l'Etat le renouvellement de son agrément au titre d'association nationale de consommateurs pour une durée de cinq ans.

● Jean Sivardière a rencontré Jacques Lagrange (responsable de la commission intermodalité) et Pierre-Olivier Carel, de la Fédération Nationale des Transports de Voyageurs (FNTV). L'échange a porté sur la qualité des services routiers réguliers et sur la coordination train-autocar.

● Marc Debrincat et Jean Lenoir ont rencontré Barbara Dalibard, nouvelle directrice générale de SNCF Voyages.

● La FNAUT s'est jointe à l'action contentieuse contre une «défaillance contractuelle» de la SNCF engagée par quatre voyageurs lourdement pénalisés financièrement suite à un retard de 7 heures d'un TGV Lyon-Paris le 8 février dernier.

● Max Mondon est intervenu lors d'un colloque sur les modes doux urbains organisé à Bâle par Sun 21.

● Marc Debrincat a représenté la FNAUT dans une table ronde juridique organisée par l'université de Mulhouse sur le thème «obligation de sécurité et transports de personnes».

Journée de formation

La FNAUT organise à Paris, le samedi 8 mai, une journée de formation sur les débats publics, enquêtes publiques et actions contentieuses concernant les grandes infrastructures de transport. Intervenants : Philippe Marzolf, vice-président de la Commission nationale du débat public ; Jean-Claude Vuillemin, membre de la Compagnie nationale des commissaires-enquêteurs ; Xavier Braud, juriste de la FNAUT. La journée sera animée par Marc Debrincat. Participation gratuite, renseignements et inscription obligatoire (nombre de places limité) auprès du siège.

Congrès de la FNAUT

Le 17ème congrès de la FNAUT sera organisé par la FNAUT Lorraine à Nancy les samedi 6 et dimanche 7 novembre 2010. Réservez dès maintenant votre week-end !

Deux débats sont prévus le samedi 6, l'un sur les transports en Lorraine, l'autre sur la politique européenne des transports et l'avenir du rail en France.

fnaut infos- Bulletin mensuel d'information
Directeur de publication : Jean Sivardière
CPPAP n° 0913 G 88319 - Dépôt légal n°184
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

fnaut -infos n°185
transport - consommation - environnement
juin 2010
Bulletin de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports - édition nationale

Péage urbain : une reculade regrettable

La possibilité d'expérimenter le péage urbain avait été introduite dans la loi «engagement national pour l'environnement», dite loi Grenelle 2, par un amendement des sénateurs PS Roland Ries, président du GART et UMP Louis Nègre, vice-président du GART. Elle était sérieusement encadrée : seules étaient concernées les agglomérations de plus de 300 000 habitants disposant de transports collectifs d'une capacité suffisante pour absorber un report de trafic important ; l'expérimentation, après un vote des élus locaux à la majorité qualifiée, était limitée à trois ans ; enfin le produit du péage devait être affecté aux transports collectifs.

Malgré sa prudence, et alors qu'elle offrait une nouvelle liberté aux collectivités locales, cette innovation avait été retirée, contre l'avis du gouvernement, lors de l'examen du texte, le 17 février, par la commission du développement durable de l'Assemblée Nationale.

Lors du vote en séance le 6 mai, deux députés de la majorité, Jean Dionis du Séjour et Lionel Luca, appuyés par les responsables UMP de la commission, ont présenté des amendements rétablissant le péage mais, en conclusion d'un débat médiocre parfois digne du café du commerce, une majorité de députés les a refusés après que le gouvernement s'en soit courageusement «remis à la sagesse de l'Assemblée».

Le ministre de l'Ecologie, Jean-Louis Borloo, s'était mystérieusement déclaré «favorable à des fluidités prioritaires pour certains véhicules» mais «opposé à un système de péage brutal, générateur de problèmes sociaux» et avait souhaité «un système intelligent de péage».

Mal informés et dogmatiques, les députés de gauche et même Verts qui, peu de temps auparavant, avaient dénoncé avec vigueur le recul du chef de l'Etat sur la fiscalité écologique, se sont associés aux députés de droite hostiles au péage urbain, critiquant un dispositif «générateur d'inégalités sociales et d'étalement urbain», «un droit à polluer pour les riches»,... et oubliant qu'à Londres comme à Stockholm, le péage a été introduit par des élus de gauche, avec un succès reconnu.

Que reste-t-il du Grenelle après cet enterrement et celui de la taxe carbone ?

Jean Sivardière

Covoiturage : un révélateur de la pénurie de transport public

Le covoiturage a longtemps été pratiqué de manière informelle à la seule initiative d'automobilistes habitant ou travaillant dans des zones non ou mal desservies par les transports collectifs, et cherchant à faire des économies financières en regroupant leurs déplacements. Il se développe aujourd'hui de manière plus organisée : il bénéficie des facilités offertes par les nouvelles technologies de communication et du soutien des entreprises et des collectivités territoriales. Si ses avantages à court terme pour les pratiquants et la collectivité sont évidents, il convient cependant de s'interroger sur le créneau de pertinence de cette nouvelle forme de mobilité, et d'en rechercher une meilleure complémentarité avec le transport collectif, dont elle ne doit pas masquer ou justifier la pénurie.

contre l'autosolisme : le covoiturage (photo : D. Wildman)

Rappelons tout d'abord la différence entre covoiturage et autopartage : même certains députés, membres de la commission du développement durable, mélangent les deux concepts !

Dans l'autopartage, plusieurs personnes utilisent successivement une même voiture appartenant à l'une d'elles ou à une association, coopérative ou entreprise, pour effectuer des trajets occasionnels différents (FNAUT Infos n°178). Dans le covoiturage, plusieurs personnes effectuent un même trajet, le plus souvent répétitif, dans une voiture appartenant à l'une d'elles.

L'autopartage incite fortement à réduire l'usage de la voiture au bénéfice du vélo et du transport collectif, car il impose des contraintes (réservation à l'avance, déplacement pour atteindre le véhicule, retour obligé du véhicule au point de départ) qui amènent l'abonné à s'interroger sur le mode de transport le mieux adapté au déplacement envisagé. Le covoiturage apparaît lui aussi comme une pratique vertueuse, ses avantages immédiats par rapport à «l'autosolisme» (le taux moyen d'occupation d'une voiture est de 1,3) sont évidents pour la collectivité et les pratiquants :

- réduction du coût d'usage de la voiture et incitation à la démotorisation, le covoiturage pouvant dispenser de l'achat d'une deuxième voiture ;
- allègement du trafic automobile urbain, donc de la congestion des voiries et des parkings, des gaspillages d'espace urbain, des nuisances, des risques d'accidents, de la consommation de pétrole et des émissions de gaz carbonique, dans un contexte de crise financière des transports collectifs.

Exemple typique de cette image vertueuse, le slogan du Conseil général des Pyrénées-Atlantiques : «économique, écologique, pensez covoiturage64.fr».

Covoiturage : formule d'avenir ?

Une pratique émergente

Le covoiturage est une pratique ancienne, très développée aux USA. Longtemps restée marginale en France, elle semble s'y développer aujourd'hui sous l'effet de plusieurs évolutions :
- les contraintes subies par les automobilistes s'accentuent (fatigue accrue due à l'allongement des distances parcourues quotidiennement, difficultés croissantes de circulation et de stationnement, coût élevé d'usage de la voiture) ;
- l'habitat et les zones industrielles et commerciales se sont dispersés en périphérie des villes, mais les transports collectifs ne se sont pas adaptés ou pouvaient difficilement s'adapter ;
- le travail à temps partiel et les horaires décalés rendent difficile l'utilisation des transports collectifs ;
- les cars de ramassage affrétés par certaines entreprises (chimie, métallurgie) pour leurs salariés, en particulier postés, sont de moins en moins utilisés car leur parcours est difficile à optimiser, ainsi les cars du site Alstom de Belfort (5000 salariés) ne transportent plus qu'une centaine de personnes ; le covoiturage permet aux salariés concernés de gagner du temps ;
- la population vieillit et s'appauvrit dans les zones rurales, et les commerces et services de proximité s'y raréfient, ce qui génère de nouveaux besoins de déplacements automobiles en raison des lacunes évidentes de la desserte par transport collectif (FNAUT Infos n°181).

A la réponse aux déficiences ou à l'absence du transport collectif et à la recherche d'économies s'ajoute la préoccupation environnementale, qui incite elle aussi certains automobilistes à se regrouper pour des déplacements diversifiés : domicile-travail ou études le plus souvent, mais aussi achats, loisirs et voyages.

Des incitations variées

Le covoiturage est aujourd'hui encouragé par de nombreux acteurs.

Dans le cadre des plans de déplacements d'entreprises (PDE), des entreprises incitent leurs salariés à utiliser le transport collectif ou le vélo et à pratiquer le covoiturage : elles peuvent ainsi réutiliser des places de parking pour étendre leurs activités.

Des associations, en particulier en milieu rural, cherchent à développer le covoiturage pour faciliter les déplacements vers les lieux de travail ou d'études et les centres commerciaux.

Des collectivités territoriales, surtout des départements, cherchent de leur côté à faciliter la pratique du covoiturage. Elles subventionnent des sites internet mettant en relation les automobilistes qui cherchent à se regrouper pour des déplacements domicile-travail/études ou pour des déplacements plus occasionnels de proximité. Elles aménagent aussi des points de rencontre ou "aires de covoiturage" au bord de grands axes routiers.

Des sociétés autoroutières (Autoroutes du Sud de la France) encouragent elles aussi le covoiturage en créant des parkings sécurisés. Elles souhaitent fluidifier leur trafic de pointe afin d'éviter de lourds investissements de capacité.

Enfin des prestataires de services gèrent des sites internet de covoiturage qui mettent en relation des automobilistes et des personnes non motorisées prévoyant d'effectuer un même déplacement à moyenne ou longue distance, régulier ou plus souvent occasionnel, pour motif touristique, sportif ou culturel : c'est l'autostop organisé.

Quel potentiel ?

Il est aujourd'hui bien difficile de prédire l'avenir du covoiturage pratiqué en milieu périurbain ou rural : sur la zone d'activités de Sophia Antipolis (06), la part modale du covoiturage est élevée (4,5%) mais semble plafonner.

Le nombre des conducteurs "appariables" - habitants d'un même lotissement travaillant dans une même zone d'emploi et ayant les mêmes horaires de travail - est évidemment limité.

Le covoiturage est loin d'être la panacée. Son caractère convivial est souvent apprécié des pratiquants, mais il implique aussi des contraintes fortes : respect impératif des horaires, cohabitation qui peut devenir lassante avec des voisins ou collègues de travail, difficultés d'organisation (roulement des conducteurs, partage des frais).

N'offrant qu'un seul aller-retour par jour, il n'offre pas plus d'autonomie et de souplesse qu'un transport collectif de fréquence médiocre et il permet difficilement de s'arrêter sur le trajet du retour pour un achat ou une visite.

Enfin, contrairement à l'autopartage qui ne peut se développer que si l'offre de transport collectif est satisfaisante, le covoiturage est alimenté par l'absence, la pénurie ou l'inadaptation horaire ou tarifaire du transport collectif : son potentiel de développement dépend donc directement des efforts qui seront consentis ou non pour améliorer les dessertes des zones périurbaines, rurales, industrielles et commerciales.

Le covoiturage quotidien, de proximité, "pendulaire", est un phénomène encore mal connu. Il se développe aujourd'hui, mais sans vraiment que les collectivités qui l'encouragent "tous azimuts" s'interrogent sur son créneau de pertinence, ses relations – complémentarité ou concurrence – avec le transport collectif, et ses éventuels effets pervers. C'est ce créneau de pertinence que la FNAUT a cherché à préciser.

Motivations et usages du covoiturage

En Allemagne, on recense 3 millions de pratiquants réguliers du covoiturage. En France, 200 sites internet gérés par quatre sociétés (Comuto, Ecolutis, la Roue Verte et Green Cove) travaillent pour des collectivités et entreprises, et mettent en relation conducteurs et passagers pour des trajets à moyenne et longue distance. Ainsi la société Comuto (www.covoiturage.fr) revendique plus de 500 000 membres, dont 3 sur 4 ne sont pas motorisés. Elle accueille 85% des annonces laissées par des conducteurs désireux de partager leur véhicule le temps d'un trajet ; chaque jour, 30 000 membres consultent ses offres pour trouver un conducteur et 27% y parviennent en quelques clics. L'utilisation du serveur est gratuite.

Selon une enquête réalisée fin 2009 par la MAIF et le site covoiturage.fr auprès de 1840 covoitureurs sur courte ou longue distance, la principale raison de covoiturer (70% des réponses) est, qu'il s'agisse des passagers ou des conducteurs, la recherche d'une économie par rapport à l'usage du train, du car ou même de la voiture en solo. Les autres motivations sont les suivantes :
- faire un geste en faveur de l'environnement 12% ;
- rendre le trajet plus convivial 6% ;
- rendre service 4% ;
- pallier le manque de véhicule ou de permis de conduire : 8%.
Hors déplacements domicile-travail, le covoiturage est utilisé (plusieurs réponses possibles) :
- pour partir en vacances 56% ;
- pour se rendre à des événements sportifs ou culturels 47% ;
- pour rentrer à son domicile pour le week-end 34% ;
- pour se rendre à des événements d'ordre professionnel 17% ;
- pour des trajets ponctuels lors de grèves des transports collectifs 6% ;
- pour rendre visite à des parents ou des amis 6%.

Le taux de satisfaction est élevé malgré le manque de flexibilité sur les horaires et le trajet (22% des réponses), la promiscuité avec un inconnu (20%) et les contraintes de planification (13%).

Covoiturage d'entreprise

Certaines entreprises organisent elles-mêmes le covoiturage de leurs salariés. Face à la baisse de fréquentation des cars de ramassage, General Electric propose ainsi à ses salariés du site de Belfort d'utiliser des minibus mis à disposition par l'entreprise sur différents itinéraires et conduits par les salariés eux-mêmes, une prime étant versée au conducteur.

Covoiturage et déficiences du transport public

Le covoiturage se développe d'abord en raison de la pénurie ou des performances insuffisantes du transport collectif dans les zones périurbaines ou rurales, ou dans les zones d'activités périphériques.

La pratique régulière du covoiturage domicile-travail, qui est le plus «facile» à organiser, se développe à Toulouse du fait de l'étalement urbain et de la concentration des zones d'activités en périphérie, sans desserte par transport collectif (Airbus, zone aéroportuaire). Le covoiturage pour les déplacements réguliers se développe donc là où le transport en commun est déficient.

Thierry Bourret, 31 Toulouse

Sur l'axe Marseille-Briançon, de multiples grèves, incidents techniques, travaux avec interruption prolongée du trafic indisposent la clientèle ferroviaire, qui ne se compose pas seulement de randonneurs et de skieurs marseillais, mais majoritairement de salariés et étudiants se rendant à Aix ou Marseille, attirés par des avantages tarifaires et la possibilité de travailler pendant le trajet.

Les usagers, qui pour la plupart accèdent aux gares en voiture, ont trouvé la parade : le covoiturage. Tandis que les parkings des gares de la Brillane ou de Saint-Auban sont désertés, de nombreuses voitures stationnent désormais toute la journée près des péages de Peyruis et la Brillane-Oraison. Les TER se vident et, en prime, la Région renforce la tendance en subventionnant des services de cars sur autoroute.

Frédéric Laugier, FNAUT-PACA

En milieu rural comme le massif des Bauges, le covoiturage ne semble pas concurrencer le transport collectif, dont l'offre est très faible (1 ou 2 AR par jour, en période scolaire seulement). Le cas des itinéraires régionaux correctement desservis par les TER dans la journée, tels que Chambéry-Lyon, est différent :

- le dernier train part généralement entre 21 et 22 heures, le covoiturage s'impose si on veut rentrer plus tard ;
- son coût marginal (le seul perçu lors du choix du mode de transport pour un déplacement occasionnel) est moins élevé que celui du TER dès qu'on est au moins deux à se déplacer ensemble, il faut donc inventer des billets de mini-groupes (2 à 5 personnes) de telle sorte que le TER soit toujours moins cher que la voiture.

Alain Caraco, ADTC-Chambéry

Le covoiturage avait réduit le nombre de pendulaires qui empruntaient, avant sa fermeture, la ligne Montluçon-Ussel pour aller travailler à Montluçon, mais les horaires des trains n'étaient pas adaptés.

Jean-Louis Camus, FNAUT-Limousin

En Moselle, le covoiturage se développe rapidement, encouragé par les collectivités locales. Il s'agit de répondre au fort accroissement du nombre de frontaliers travaillant au Luxembourg, alors que tous les moyens de déplacements arrivent à saturation : l'A31 et toutes les routes sont bouchées aux heures de pointe, certains trains TER sont remplis à plus de 100 %. Une ligne d'autocar a été mise en service sur autoroute entre Thionville et la zone d'activité du Kirchberg au Luxembourg ; en théorie, elle concurrence le TER, mais des enquêtes montrent que cette concurrence est très limitée.

Un covoiturage à développer serait celui qui amène vers une station de transport collectif. Il répondrait à la saturation des parkings, en particulier ceux des gares TER : Thionville, Hettange-Grande, Uckange, Audun-le-Tiche.

Jean-Paul Jacquot, FNAUT-Lorraine

Des effets pervers potentiels

Malgré ses atouts, deux risques potentiels du covoiturage ne doivent pas être occultés : le risque d'une concurrence faite au transport collectif, et celui d'un encouragement à l'étalement urbain diffus.

Des salariés d'une même entreprise se retrouvent sur les parkings aménagés par les collectivités, et n'utilisent qu'un seul véhicule. Les frais sont partagés, et c'est du porte à porte. La route peut ainsi demeurer une alternative aux abonnements de travail, pourtant très attractifs financièrement, ce qui explique le tassement du trafic SNCF entre Saint-Etienne et Lyon (le Progrès, 11-12-2009).

Aux Etats-Unis, là où les couloirs de bus pour les BRT (Bus Rapid Transit) ont été transformés en HOV (High Occupancy Vehicle lane) pour accueillir le covoiturage, la qualité de service des bus est retombée à un niveau suffisamment bas pour que le bus ne puisse plus concurrencer la voiture.

S'il se développe à grande échelle, le covoiturage ne risque-t-il pas, en abaissant fortement le coût d'usage de la voiture, de rendre encore plus difficile la maîtrise de l'éparpillement urbain ?

Au même titre que les discours sur la voiture «verte», la voiture électrique, ... le covoiturage pourrait être un prétexte pour ne pas agir sur l'urbanisme et donc laisser s'amplifier dans les années à venir la dépendance à l'automobile.

Complémentarité plutôt que concurrence

Il ne faut pas craindre que le covoiturage concurrence le transport collectif. Bien au contraire, dans les zones rurales, il peut amorcer la mise en place d'un transport collectif.

Michel Zonca, FNAUT Lorraine

La Saône-et-Loire a mis en place un site de covoiturage, surtout à l'intention des habitants des zones non ou mal desservies, afin de réduire le trafic sur les routes. On ne sent pas vraiment de concurrence avec le car.

Jean-Paul Guigue, FNAUT-Bourgogne

Le covoiturage est une forme de transport collectif en amont du taxi collectif ou de l'autocar utilisée pour des besoins ciblés et peu nombreux, même s'ils sont souvent répétitifs. Il garde une grande partie de la souplesse de la voiture individuelle mais fait prendre conscience que la voiture peut être collective.

Alain Morino-Ros, FNAUT-Bourgogne

Le covoiturage est une utilisation intelligente de la voiture, mais il serait difficile de l'empêcher de fragiliser une ligne d'autocar peu fréquentée.

Au lieu de considérer les modes alternatifs à la voiture (taxi, covoiturage, transport collectif régulier ou à la demande) comme concurrents, ne faut-il pas plutôt dégager le domaine de pertinence de chacun ?

Jean Dreyer, FNAUT Alsace

Nous ne voyons pas du tout le covoiturage comme un concurrent, mais comme un complément du transport collectif régulier, au même titre que le transport à la demande. En effet, dans certaines zones géographiques, le transport régulier ne permettra sans doute jamais un maillage efficace du territoire. Par exemple, dans le pays de Saint-Dié, 50% des communes ne sont desservies que par le transport scolaire !

Sensibiliser nos décideurs politiques à la fois au transport collectif et au covoiturage est nécessaire. Encore faut-il qu'un schéma de transport global et cohérent soit réfléchi, et que le covoiturage ne soit pas utilisé comme un palliatif à moindre coût, un alibi pour se donner bonne conscience.

Jean-Charles Contaux, Vosges-Ecologie

Le risque de concurrence entre covoiturage et transport public est marginal, mais il peut s'accentuer si le covoiturage se développe massivement.

Claude Pierre dit Barrois, FNAUT Lorraine

Le transport collectif et le covoiturage doivent être complémentaires. Le covoiturage peut par exemple assurer le rabattement vers des gares routières ou ferroviaires près desquelles moins de places de parking seront nécessaires.

Association Ecovoiturons (07-26)

Le créneau du covoiturage de proximité

Deux conceptions du covoiturage se rencontrent parmi ses promoteurs.

Pour les uns, le covoiturage est un nouvel outil du système automobile qui permet de l'optimiser à moindre coût pour la collectivité, et qui va se développer sans qu'il y ait lieu de se préoccuper de son articulation avec le transport collectif ou de ses éventuels effets pervers. Pour vanter le covoiturage, le site www.covoiturage.fr évoque ainsi «l'automobile, un mode de transport plébiscité, qui assure plus de 80% des déplacements des Français».

Pour d'autres au contraire, tels que Pierre Maille, président PS du conseil général du Finistère : "le covoiturage, c'est un véhicule partagé, c'est donc du transport collectif". C'est oublier un peu vite que le covoiturage ne compense pas vraiment l'absence de transport collectif car il ne permet de satisfaire qu'une partie des besoins de transport, essentiellement pendulaires.

Mais, qu'il soit considéré comme une nouvelle forme de mobilité automobile ou de transport collectif, le covoiturage ne doit pas être présenté comme la solution miracle aux difficultés de déplacement en milieu diffus. Accompagné de toutes les actions favorisant la densification de l'habitat et des activités à proximité des axes aisés à desservir et des gares ou arrêts, le développement du transport collectif reste incontournable.

Une pratique utile dans un créneau précis

Le covoiturage de proximité répond à la difficulté de mettre en place, à un coût financier acceptable, des transports publics performants en zone peu dense. Il est donc légitime que les collectivités facilitent sa pratique par des mesures techniques, compte tenu de son apport économique et écologique immédiat, mais elles doivent éviter tout risque de concurrence avec le transport collectif.

Inciter au covoiturage sur des itinéraires desservis, même médiocrement, par un transport collectif, ferroviaire ou routier, est contre-productif : il est plus rationnel de renforcer les dessertes que de les fragiliser en les concurrençant.

L'incitation au covoiturage doit donc essentiellement servir, ce qui est loin d'être le cas aujourd'hui, au rabattement depuis des zones de faible densité sur les axes existants de transport collectif (ce qui permet de rentabiliser ces derniers et de minimiser les trajets effectués en voiture), et non permettre à des automobilistes de se regrouper au voisinage d'échangeurs pour effectuer un long trajet en commun sur des autoroutes périurbaines et urbaines.

L'aide au covoiturage doit se limiter à la mise en relation des demandes par des sites internet et à l'aménagement de parcs relais aux extrémités de lignes de transport public pénétrant en centre-ville (avec une prime au remplissage des voitures, comme à Strasbourg).

Une étape vers le transport collectif

Dans les zones rurales de très faible densité, où le transport collectif n'aura jamais de pertinence économique, le covoiturage est et restera, avec le vélo à assistance électrique, une solution pour limiter le recours à la voiture en solo.

Dans les zones un peu plus peuplées, le transport collectif, aujourd'hui absent, est susceptible de jouer un rôle, surtout si le prix du pétrole remonte sérieusement, et le covoiturage ne sera peut-être qu'une pratique transitoire. Son organisation par les collectivités ne doit donc pas servir d'alibi pour négliger les possibilités de desservir ces zones, suivant les heures de la journée, par transport à la demande ou transport régulier, mais être un initiateur du transport collectif.

Bien loin de limiter les ambitions des collectivités en ce domaine, elle doit, après avoir permis d'y tester les besoins de mobilité, y accélérer l'émergence d'une forme adaptée de transport collectif ou pousser à la développer. En Suisse, au Danemark, toute localité est desservie par un transport public.

Un financement public ?

Le gain financier obtenu par des automobilistes qui se regroupent pour covoiturer est d'une telle ampleur (il peut être typiquement de 1 000 euros par an) qu'une aide financière publique aux covoitureurs n'est pas justifiée.

D'autre part, si on peut considérer le covoiturage comme une forme de transport collectif, il s'agit d'un transport collectif privé et non d'un service public car, de même qu'un service de transport d'entreprise, il n'est pas accessible à toute la population.

La FNAUT est donc totalement opposée au point de vue de Jean-Pierre Orfeuil, titulaire de la chaire universitaire de l'Institut pour la Ville en Mouvement (organisme financé par PSA-Peugeot-Citroën), selon qui «le covoiturage est dans l'esprit d'un service public moderne et mérite une attention institutionnelle et financière égale à celle dont bénéficient les transports publics classiques». L'argent public, qui est rare, doit être impérativement réservé au transport collectif public, qui en manque cruellement aujourd'hui.

Le covoiturage intervilles

Comme le covoiturage quotidien, périurbain et rural, cette forme modernisée de l'autostop, avec partage des frais, semble prendre de l'ampleur. Ce phénomène confirme les déficiences des relations ferroviaires nationales, que la FNAUT ne cesse de dénoncer.

Dans un contexte économique difficile, le covoiturage moyenne et longue distance répond à une demande de voyages bon marché, notamment de la part des jeunes, avec la souplesse de ne pas avoir à réserver trois mois à l'avance pour obtenir de la SNCF les prix les moins chers sur le TGV. Quant au train classique, il est certes moins cher que le TGV, mais souvent inadapté : absence de trajet direct, fréquence insuffisante, vitesse trop faible. L'autostop organisé est clairement concurrent du transport collectif, il le fragilise en abaissant le coût d'usage de la voiture et en le privant d'une clientèle non négligeable qui pourrait justifier sa relance.

Le covoiturage, moins cher et moins polluant que le trajet en solo, devient attractif depuis l'arrivée du TGV en Alsace. Les prix du trajet Strasbourg-Paris sont prohibitifs et imprévisibles, et les déplacements en voiture, paradoxalement moins chers qu'en train, ont connu une recrudescence. Les sites de covoiturage sont très conviviaux et de nombreux jeunes, étudiants en particulier, y ont recours. Les transports publics doivent donc offrir des prix plus modérés et plus clairs.

Anne-Lise Mogultay, Trajets, Sélestat

Le cas de Nantes-Bordeaux est emblématique : 3 trains par jour seulement, lents et de fiabilité médiocre. Les offres de covoiturage sur cet axe sont nombreuses, à des coûts par personne égaux ou même nettement inférieurs à ceux du demi-tarif SNCF (22,30 euros, disponible avec une carte de réduction). Le train est plus sûr et plus écologique, ses atouts se sont dégradés, ils doivent être restaurés.

Dominique Romann, Fnaut Pays de la Loire

Rabattement sur autocar

Le Conseil général du Tarn, un département très rural de 340 000 habitants, gère le réseau Tarn Bus qui propose une tarification unique à deux euros. Il vient de mettre en service une ligne express d'autocar entre Lavaur et Albi (50 km), qui emprunte l'autoroute A68 et dont la particularité est de desservir deux aires de covoiturage implantées à Gaillac et Saint-Sulpice, auprès de deux échangeurs, et comptant respectivement 60 et 80 places. La ligne est en correspondance à Saint-Sulpice avec les TER Albi-Toulouse.

L'autopartage entre particuliers

L'autopartage au Québec...

Le service d'autopartage classique Communauto a démarré de manière discrète à Montréal en 1994, c'est le plus ancien d'Amérique du Nord. Il s'est implanté ensuite dans les villes de Québec, Laval, Sherbrooke...

Comunauto rassemble aujourd'hui 20 000 abonnés pour 1 000 voitures à disposition dans 310 stations. Sa clientèle croît de plus de 20% par an, sa clientèle potentielle est estimée à 139 000 ménages. 21% des abonnés ont revendu un véhicule, 41% ont renoncé à en acheter un, 95% sont satisfaits ou très satisfaits du service. En moyenne, les abonnés diminuent leur kilométrage effectué en voiture de 38%.

L'existence de Communauto a permis d'éliminer environ 60 000 véhicules de la circulation, de libérer 8 000 places de stationnement dans les centres-villes au bénéfice des piétons, des cyclistes et des transports collectifs de surface, et d'éviter l'émission de 168 000 tonnes de CO2 par an, pour un coût quasi nul pour la collectivité québécoise.

A titre de comparaison, à Lyon, le service Autolib' a 1 000 abonnés. L'économie d'émission de CO2 est de 13 500 tonnes de CO2 par an.

Association La Voiture Autrement

...et en France

Bien des villes françaises n'ont rien à envier à Montréal en matière de transport collectif et de pratique du vélo. L'autopartage a donc de l'avenir !

L'association Mobilib a été créée à Toulouse en 2007 et est devenue opérationnelle début 2009 sous forme de coopérative d'autopartage. Dix mois plus tard, elle avait déjà 200 abonnés pour 11 voitures et avait atteint le seuil de rentabilité, chaque voiture étant réservée en moyenne 6,5 heures par jour. Elle va créer 5 nouvelles stations de deux voitures cette année.

Mobilib rappelle que la technologie ne permettra jamais à la voiture d'être "propre" mais qu'un usage raisonné de la voiture via l'autopartage offre dès aujourd'hui la possibilité de réduire significativement les nuisances liées au trafic automobile et permet aux ménages de faire de sérieuses économies, l'autopartage pouvant en particulir se substituer à l'achat d'un deuxième véhicule dont l'usage est occasionnel.

L'autopartage est spécialement intéressant lorsque les voitures peuvent être partagées entre des usagers professionnels dans la journée et des particuliers le soir et en week-end. Il est donc bien adapté aux zones urbaines mixtes habitat-entreprises-administrations.

Thierry Bourret, Mobilib, Toulouse

L'autopartage entre particuliers est la mise en commun d'un ou plusieurs véhicules par des amis, des voisins ou des proches pour effectuer des trajets différents à des moments différents. Ce type d'autopartage peut également se pratiquer entre associations ou entreprises. Il se distingue à la fois de l'autopartage "commercial" (FNAUT Infos n°178) et du covoiturage :

- l'autopartage "commercial" est un service de location de courte durée, géré par une entreprise, une coopérative ou une association et réservé aux personnes abonnées ; le ou les véhicules appartiennent au service et non aux abonnés ;
- le covoiturage est l'utilisation d'un véhicule par plusieurs personnes qui effectuent ensemble le même trajet.

Le bureau d'études ADETEC a réalisé récemment une étude, cofinancée par l'ADEME et le Ministère de l'Ecologie, sur l'autopartage entre particuliers. Elle s'est déroulée en trois phases : recherche d'expériences sur tout le territoire national, analyse détaillée d'une sélection d'expériences, enfin propositions pour favoriser cette pratique.

Une enquête instructive

- L'autopartage entre particuliers est très répandu en France : environ 35 000 à 70 000 personnes le pratiquent, soit 10 000 à 20 000 véhicules partagés.

L'autopartage entre particuliers se rencontre sur tous les types de territoires : urbains, périurbains, ruraux, ... Il concerne tous les types de ménages (célibataires et couples avec ou sans enfants), toutes les classes sociales et les professions les plus diverses.

- Les autopartageurs ont une image très pragmatique de la voiture. Celle-ci est pour eux avant tout un objet utilitaire, pratique pour se rendre dans des lieux inaccessibles autrement. Leurs principales motivations sont l'optimisation de l'usage du véhicule, la convivialité, la solidarité, le partage des coûts et la protection de l'environnement.
- L'achat d'un véhicule en copropriété est rare. L'autopartage résulte généralement du rapprochement entre :

- un propriétaire se servant peu de son véhicule (suivant les cas, il peut s'agir de la première ou de la deuxième voiture du ménage),
- et des utilisateurs ayant besoin d'un véhicule pour certains déplacements infaisables autrement mais dont les besoins de déplacements ne justifient pas la possession ou l'acquisition d'un véhicule personnel.

- Tous les autopartageurs tirent un bilan très positif de l'autopartage entre particuliers. Ceux qui ont dû arrêter suite à un déménagement aimeraient trouver de nouveaux partenaires.

Des avantages pour tous

L'autopartage entre particuliers présente de nombreux avantages :

- pour l'individu (économies, possibilité d'effectuer certains déplacements irréalisables autrement qu'en voiture, convivialité, contribution à la protection de l'environnement, simplicité et souplesse d'utilisation) ;
- pour la collectivité (diminution du parc automobile, du trafic et de la demande de stationnement, possibilité pour toutes les catégories de la population de disposer d'un véhicule).

Un potentiel élevé

Le potentiel de l'autopartage entre particuliers est très élevé en raison du nombre important de véhicules peu utilisés, du nombre important des ménages non motorisés, et du coût élevé d'usage de la voiture :

- beaucoup de voitures roulent peu, voire très peu (7 millions sont utilisées moins de 2 fois par semaine, 5 millions font moins de 5 000 km par an) ;
- beaucoup de ménages et d'adultes n'ont pas de voiture (5 millions de ménages n'ont pas de voiture, 11 millions de ménages ont moins de voitures que d'adultes) ;
- la voiture coûte en moyenne 3 700 euros par an, soit 0,28 euros par kilomètre (tous frais compris : achat, entretien, carburant, assurance). Les frais fixes (assurance, décote, contrôle technique) représentent environ 1 000 euros par an. Le propriétaire d'un véhicule roulant peu a donc tout intérêt à le partager pour mutualiser ces frais fixes.

D'autre part les services d'autopartage "commercial" ne répondent que partiellement aux besoins, car ils sont implantés essentiellement dans les centres des grandes villes et sont plus onéreux (0,50 à 0,80 euro/km, suivant le type d'utilisation), en raison des frais d'équipement et surtout de personnel, que l'autopartage entre particuliers qui est géré bénévolement.

Les principaux outils permettant de développer l'autopartage entre particuliers sont : des contrats d'assurance adaptés à cet usage de la voiture, la publication d'un guide pratique de l'autopartage précisant ses modalités de mise en place (forme juridique, assurance, calcul et partage des frais...), enfin une communication importante pour faire connaître ce type d'autopartage.

Pour télécharger le rapport complet : www.adetec-deplacements.com/rapport_autopartage_sphere_privee.pdf

Bruno Cordier, dir. du cabinet ADETEC

Premier mai : journée de la voiture ?

Le 1er mai, dans la plupart des villes et départements de France, les transports collectifs ne fonctionnent pas.

Il est certain que les usagers subissent quotidiennement bien d'autres dysfonctionnements du système de transport, par exemple l'absence fréquente de desserte urbaine de soirée.

La FNAUT souhaite cependant attirer l'attention sur cette anomalie sans fondement légal qui, en portant atteinte à la continuité du service public, est contraire à l'esprit de la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs du 30-12-1982 (loi Fiterman), laquelle affirme explicitement « le droit au transport » dans son article 2.

Il s'agit d'une atteinte à la liberté de se déplacer, en particulier dans les grandes agglomérations. Elle pénalise injustement tous les habitants qui, faute de moyens financiers ou de capacités physiques, n'ont pas accès à la voiture et sont captifs du transport public :

- ceux, certes peu nombreux, qui travaillent ce jour-là (hôpitaux, restauration) doivent se débrouiller pour se rendre sur leur lieu de travail ;
- ceux qui ne travaillent pas sont contraints de rester chez eux ou d'avoir recours à un taxi coûteux en cas de déplacement obligé ou souhaité (visite à un proche hospitalisé, manifestation) ;
- les voyageurs devant accéder à une gare SNCF depuis leur domicile ou se rendant dans une localité non desservie par le train sont pénalisés eux aussi.

Le 1er mai, la SNCF, la RATP, les compagnies aériennes et maritimes sont en activité : pourquoi n'en est-il pas de même des transports urbains et départementaux ? C'est l'ensemble de la chaine de transport qui doit fonctionner le 1er mai comme les autres jours.

La FNAUT demande donc aux autorités organisatrices de transports de mettre fin à une situation injustifiée, antinomique avec la notion de service public et anti-écologique, et d'offrir le 1er mai des services de transports selon les horaires des autres jours fériés.

L'enquête menée par la FNAUT a mis en évidence un ensemble de lacunes dont personne ne se préoccupe : ni élus, ni exploitants, ni syndicats.

- Il est difficile d'obtenir des informations fiables sur les services offerts le 1er mai. Le site des transports de Reims fournit une information explicite sur sa page de garde, confirmée par communiqué de presse : «comme les années précédentes, aucun service de bus ne fonctionnera le 1er mai». Mais les sites internet des exploitants sont généralement muets sur la question (les horaires sont donnés pour les dimanches et jours fériés sans préciser que rien ne circule le 1er mai, comme si cela allait de soi), ou donnent des informations erronées : à Dunkerque, le site du transporteur fournit des horaires alors que les services ne sont pas assurés !
- *Hors Paris*, aucune agglomération de plus de 400 000 habitants (Bordeaux, Grenoble, Lille, Lyon, Marseille, Nantes, Nice, Strasbourg, Toulon, Toulouse) n'offre de service le 1er mai.
- Parmi les 18 agglomérations de 200 000 à 400 000 habitants, *seules celles de Metz et Nancy assurent des services, selon les horaires des dimanches et jours fériés.* En Avignon, seules les navettes reliant les deux gares SNCF ou desservant la foire fonctionnent.
- Dans les agglomérations moins importantes, la situation est analogue (notre enquête n'a pas été exhaustive). Les services sont supprimés à Aix-les-Bains, Arras, Besançon, Boulogne, Caen, Châlons-en-Champagne, Chambéry, Chatellerault, Creil, Dunkerque, Le Mans, Maubeuge, Pau, Poitiers, Troyes, Valence. *Ils sont maintenus à Annecy, Annemasse, Mâcon, Nevers et Quimper.*
- A Lille, Toulouse et Rennes, même le métro automatique Val ne fonctionne pas, alors qu'il ne mobiliserait qu'un personnel réduit et pourrait assurer une majorité des déplacements.
- Les départements n'offrent généralement aucun service de transport le 1er mai selon notre enquête (10, 14, 25, 26, 29, 31, 37, 38, 44, 59, 60, 62, 63, 67, 68, 71, 72, 74, 86, 89, 90, 95). En Ile-de-France, les bus et cars d'Optile restent au garage. *Les exceptions sont rares, nous avons repéré la Marne, la Nièvre et, seulement pour les lignes majeures, l'Ille-et-Vilaine.*
- Il n'y a aucune coordination entre transports urbains et départementaux : les premiers ne fonctionnent pas à Marseille, les seconds fonctionnent dans les Bouches-du-Rhône. Dans l'Oise, seuls circulent les cars SNCF. En Côte d'Or, seule une ligne en correspondance avec le TGV est en service. La navette routière reliant Digne à la gare d'Aix-en-Provence TGV ne fonctionne pas.

Nous avons également noté que *le 1er mai n'est pas le seul jour où le service public est paralysé.* A Boulogne, pas de service le jour de Noël ; à Pau, il en est de même à Noël et le 1er janvier et, à Marseille, le 26 décembre. A Châlons-en-Champagne, dans le Haut-Rhin, la Sarthe, le Nord, le Pas-de-Calais, les transports publics ne circulent pas les dimanches et jours fériés, comme dans les Vosges et en Savoie (seule la desserte des stations de montagne est assurée en saison) ; aucun service routier ces jours-là entre Aix et Marseille.

L'UFC oublie les droits des voyageurs

L'UFC-Que Choisir est assurément la plus connue des 17 associations de consommateurs agréées par l'Etat. Mais est-elle la plus compétente pour défendre les intérêts des voyageurs ? Qu'on en juge.

L'UFC a passé un accord avec des organisations professionnelles du secteur des voyages et du transport aérien en vue d'harmoniser le traitement des litiges liés à la fermeture de l'espace aérien, en avril dernier, suite à la présence dans le ciel du nuage de cendres émis par un volcan islandais.

Or certaines dispositions de cet accord sont en contradiction flagrante avec le droit français et européen relatif à la protection des voyageurs.

- **L'accord prévoit que les agences de voyages proposeront des reports sous 12 mois des voyages à forfaits annulés. Le Code du tourisme précise pourtant (article L 211-13) que les voyages annulés en l'absence de faute de l'acheteur doivent lui être remboursés, ou peuvent éventuellement faire l'objet d'un report.**
- **L'accord prévoit que les voyageurs qui avaient acheté un vol sec annulé par la suite, et qui ont dû alors faire face à des frais d'hébergement et de restauration en attendant un réacheminement, ne pourront demander aux compagnies aériennes le remboursement de ces frais que s'ils se trouvaient en transit ou détenaient une carte d'embarquement émise à l'aéroport.**

Or le règlement (CE) 261/2004 relatif aux droits des passagers aériens prévoit une obligation de prise en charge de *tous* les voyageurs par les compagnies (articles 5 et 9), que le vol ait été annulé pour un cas de force majeure ou non. Cette prise en charge comprend la restauration et l'hébergement à l'hôtel nécessaires avant un réacheminement.

La Commission européenne a rappelé le droit au remboursement des voyages à forfaits annulés pour les voyageurs ne souhaitant pas un report de leur séjour, ainsi que le droit à la prise en charge des voyageurs ayant acheté un vol sec dans le cadre du Règlement (CE) 261/2004. De nombreuses associations de consommateurs, dont la FNAUT, et institutions chargées d'informer les consommateurs ont également rappelé ces droits.

On le voit, l'UFC, qui dit être «une vraie association de consommateurs, qui défend effectivement les consommateurs» et n'hésite pas à critiquer les associations spécialisées (FNAUT Infos n°176), aurait pu mieux faire : elle a manifestement fait passer les intérêts des voyageurs après l'effet médiatique qu'elle recherchait.

MAL DIT

Jacques Auxiette, président de la région Pays de la Loire : «l'aéroport de Notre Dame des Landes est un des deux axes stratégiques de désenclavement de la région, avec la LGV Le Mans-Rennes». Deux investissements concurrents, mais peu importe : l'Etat est riche, il peut payer...

Ministres coûteux

Secrétaire d'Etat à la Coopération, Alain Joyandet a utilisé un jet privé pour aller à une conférence internationale à la Martinique. Coût pour l'Etat : 116 500 euros. Il n'avait pas trouvé d'autre solution pour être à l'heure au conseil des ministres du lendemain, où sa présence était à coup sûr indispensable. Christian Estrosi, lorsqu'il occupait le même poste, avait utilisé un jet privé au retour de New-York pour 138 000 euros, afin de pouvoir être présent à l'anniversaire de Nicolas Sarkozy.

Sujets de bac

Section Philosophie - Appliquez à l'évolution climatique cette pensée de Denis de Rougemont : «la décadence d'une société commence quand l'homme se demande : que va-t-il arriver ? et non plus : que puis-je faire ?».

Section Lettres - Commentez cette affirmation de Jared Diamond, professeur de géographie à l'université de Los Angeles : «la disparition des Vikings ou des Mayas, dans un contexte de changement climatique, n'était pas une fatalité. Elle aurait pu être évitée si ces sociétés avaient accepté de remettre en cause leur mode de vie et leurs valeurs».

Section Economie - Illustrez cette remarque de Louis Chauvel, sociologue, professeur à Sciences Po Paris : «dans notre pays, nous prenons conscience trop tard de difficultés qu'il aurait fallu traiter quinze ans plus tôt et nous ratons à chaque fois la cible».

Section Sciences - Approuvez-vous Claude Roy quand il déclare : «il n'y a rien de plus gênant que les faits, ils empêchent de croire ce que l'on veut» ?

La consultation de FNAUT Infos est interdite pendant les épreuves. La rédaction publiera une sélection des meilleures copies.

Homme de l'année

Le premier ministre François Fillon a été désigné "homme de l'année" par le Journal de l'Automobile, pour son soutien sans faille à la filière automobile et sa passion pour les voitures de course. A cette occasion, le lauréat a opposé «ceux qui sont favorables à une forme de décroissance, de retour en arrière et peut-être de collectivisme» à «ceux qui misent tout sur le progrès de la science». Des propos affligeants.

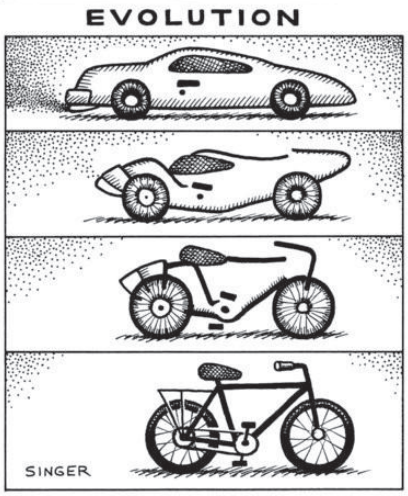
BIEN DIT

● **Nicolas Sarkozy,** (le Monde, 14-04-2010) : «le devoir du chef de l'Etat, c'est de prendre des décisions qui ne sont pas populaires mais qui préparent l'avenir». C'est sans doute pour cette raison que la taxe carbone a été abandonnée...

● **Manuel Valls,** maire PS d'Evry : «essentielle pour affronter les défis de l'avenir, la taxe carbone peut également servir la justice sociale, comme le prouve l'exemple suédois».

● **La fondation Nicolas Hulot :** "plusieurs de nos partenaires européens ont déjà mis en place une taxe carbone, sans pénaliser leur industrie. Il existe en effet des aménagements possibles permettant d'être vertueux, à la fois sur les plans économique et écologique".

● **Hubert Reeves,** astrophysicien : «personne ne sait ce que sera l'état de la planète dans 30 ans, mais il pourrait être déplorable. Tout dépend des décisions qui seront prises maintenant».



Tags officiels

Fin décembre 2009, la société Thalys a demandé à quatre «artistes de rue» européens de décorer en direct, devant des journalistes perplexes, une rame TGV effectuant le trajet Amsterdam-Cologne. On a appris depuis lors qu'un des quatre artistes avait été arrêté et poursuivi en 2001 pour avoir tagué des trains (source : Objectif Rail).

Love Team

Afin d'améliorer le fonctionnement de son site www.voyages-sncf.com, la SNCF a mis en place une équipe "dédiée", la Love Team. Commentaire d'Alain Rémond dans La Croix : «l'heure c'est l'heure, OK ? je n'ai que faire d'une Love Team, j'aurais préféré une Time Team».

TER et RRR

On savait que TER (Train express régional) signifie aussi Train en retard ou Train en rade. Selon un lecteur des Dernières Nouvelles d'Alsace, RRR (Rame régionale réversible) signifie souvent rame régulièrement ralentie, rame rarement régulière ou encore rame remplie à ras bord.

Brèves

Austérité vertueuse

Pour réduire le train de vie de l'Etat, 40 (sur 41) des plus hauts fonctionnaires britanniques ont décidé de donner l'exemple en abandonnant leur voiture de fonction et leur chauffeur pour prendre le métro et le bus.

David Cameron, le chef des conservateurs, avait l'intention, s'il devenait Premier ministre, de diviser par 3 le budget attribué aux 171 voitures officielles du gouvernement. Un exemple à suivre !

Sondage bidon

Selon un sondage IFOP commandé par RFF, 80 % des habitants des huit départements concernés par le tracé de la future LGV Poitiers-Limoges sont favorables à ce projet. RFF se réjouit un peu vite des résultats de ce sondage, qui n'ont aucune signification : 69% des personnes interrogées se disent insuffisamment informées sur la LGV, et 92% d'entre elles n'en connaissent pas le coût. De plus, aucune question n'était posée sur les alternatives au projet.

1er mai à Toulouse

La demi-finale de Coupe d'Europe de rugby a eu lieu le samedi 1er mai au Stadium de Toulouse. La rencontre a attiré 30 000 personnes. Bernard Marquié, adjoint PC au maire, délégué à la circulation, avait prévu une «tolérance de stationnement» et conseillé aux usagers des transports de faire du covoiturage.

La direction du transporteur local, Tisseo, avait demandé à son personnel d'assurer la desserte du Stadium depuis la gare SNCF dans les conditions salariales habituelles des jours fériés et moyennant une prime exceptionnelle de 100 euros. Les syndicats de l'entreprise, qui se disent pourtant très attachés à la notion de service public, ont refusé catégoriquement. Les agents des polices nationale et municipale, 1er mai ou pas, ont assuré la sécurité.

Les prix de la FUBicy

La FUBicy a décerné son Guidon d'Or 2010 aux villes de Clamart et Sceaux (Hauts-de-Seine), qui ont généralisé les doubles sens cyclables à l'ensemble de leur voirie communale dans des délais très courts. Ces deux villes avaient déjà aménagé la totalité de leur voirie communale en zone 30.

La FUBicy a décerné son Clou Rouillé 2010 au Conseil Général de Seine-et-Marne, qui persiste à réaliser ou financer des aménagements de voirie urbaine ne prenant pas en compte les cyclistes, en contradiction avec la Loi sur l'Air du 30 décembre 1996 qui impose que toute rénovation de voie urbaine comprenne un aménagement cyclable.

Actions en régions

Auvergne

● Denis Wenisch, représentant de la FNAUT en Auvergne, est intervenu lors de l'enquête publique sur le projet d'autoroute A719 Vichy-Gannat destinée à relier Vichy à l'autoroute A71 nord-sud «afin d'enrayer le déclin démographique de Vichy». Il a rappelé que la population de l'aire urbaine de Vichy était en croissance et a dénoncé toutes les idées reçues sur le désenclavement et le développement économique par l'extension des infrastructures routières.

Basse-Normandie

● L'ADPCR, dont Jean-Yves Colas est devenu président, demande la création d'un 3ème aller-retour quotidien Caen-Rennes et l'extension, avant et après les vacances d'été, de la liaison Granville-Saint-Malo très appréciée du public. L'association est favorable au projet de ligne à grande vitesse Paris-Normandie.

Bretagne

● Le Comité de défense et de promotion de la desserte ferroviaire du pays de Redon a protesté contre la fermeture complète, pendant 3 mois, de la ligne Redon-Savenay par RFF pendant les travaux de rénovation, afin d'en réduire la durée et le coût. La ligne est fréquentée quotidiennement par 5 000 voyageurs, les axes Quimper-Nantes et Rennes-Bordeaux seront affectés. L'association a obtenu un renforcement de la desserte de substitution prévue par autocar.

Haute-Normandie

● L'association des voyageurs et usagers du chemin de fer (AVUC), soutenue par la municipalité, a organisé une manifestation en gare de Longueville pour obtenir une adaptation des horaires des trains Rouen-Dieppe : 8 arrêts sur 20 ont été supprimés fin 2008 lors de la mise en place du cadencement. Le train qui devait être arrêté ayant été supprimé en raison d'un problème technique, les manifestants ont arrêté le suivant.

Rhône-Alpes

● L'association Genevois-Chablais-Faucigny des usagers des transports (AGCFUT) demande que la région renforce les services ferroviaires TER et améliore les correspondances, et qu'on cesse de remplacer les trains par des cars : «on pense aux touristes, pas assez à ceux qui travaillent ; en matière de transports, il faut prendre exemple sur nos voisins suisses ; l'aménagement des gares doit prendre en compte les personnes âgées et les voyageurs accompagnés d'enfants ou chargés de bagages».

● La coordination associative DARLY lance un cri d'alarme face à l'insuffisance des investissements de transports programmés dans la région lyonnaise, à la lenteur des réalisations et au manque de moyens financiers des collectivités territoriales : le réseau cyclable reste embryonnaire, le réseau de transport collectif se sature et son attractivité diminue alors que sa fréquentation doit augmenter avec l'ouverture de la gare Jean Macé et la mise en service du tram-train de l'ouest lyonnais, de nombreux besoins restent insatisfaits (réouverture de la ligne Trévoux-Sathonay-Lyon). DARLY propose l'abandon de divers projets inutiles ou dangereux (musée Confluence, Grand Stade, A45, périphérique ouest), l'affectation des crédits aux transports collectifs et la mise à l'étude du péage urbain.

● L'association des usagers de la ligne Lyon-Ambérieu proteste contre les suppressions ou retards de trains TER (19 jours de dysfonctionnements en janvier, 60 trains supprimés) et ses conquences pour les usagers : retards au travail et retenues salariales, cours ratés par les lycéens et étudiants, rendez-vous manqués, stress et frais supplémentaires pour les parents qui laissent un enfant en crèche ou chez une nourrice. Elle a obtenu de la SNCF une indemnité pour les usagers.

Interrégional

● L'association pour la modernisation de la ligne Paris-Bâle déplore les conditions de transport entre Troyes et Paris. De nombreux trains sont en retard ou supprimés, «pour être à l'heure, prenez le train d'avant». L'association s'inquiète de la prochaine mise en service du TGV Rhin-Rhône qui va détourner une partie du trafic Paris-Bâle par Besançon, et craint un «saucissonnage» de cette relation d'aménagement du territoire : elle poursuit son action pour obtenir le maintien de relations directes Paris-Mulhouse et l'électrification au-delà de Troyes, la section (Paris)-Gretz-Troyes devant être électrifiée fin 2015.

● L'association pour la promotion de la ligne Grenoble-Veynes souhaite la mise en service d'autorails AGC de grande capacité lors des pointes des week-ends et vacances scolaires, la capacité des automoteurs X73500 étant alors très insuffisante. L'association demande la création de services entre Lus-la-Croix-Haute et Gap. Elle déplore le manque crucial de points de croisement et le mauvais état de la voie, qui ne permet pas d'obtenir des temps de transport attractifs (1h53 pour le trajet direct Grenoble-Veynes contre 1h34 il y a quarante ans).

Activités de la FNAUT

● Suite à l'adhésion de la Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUBicy), de France Autopartage et d'une dizaine d'associations locales, la FNAUT regroupe maintenant 67 000 membres.

● Jean Lenoir et Marc Debrincat ont rencontré la DGITM au sujet du contrat Etat-SNCF de service public.

● Florence Michel et Maurice Abeille ont participé à une réunion de travail sur l'accessibilité organisée par le ministère du Travail et les secrétariats d'Etat aux Transports et à la Famille.

● Dominique Romann et Marc Debrincat ont rencontré Sylvie Bourgeois, directrice marketing TER à la SNCF, et son adjointe Valérie Gody.

● Jean Lenoir et Marc Debrincat ont participé à une réunion du comité d'orientation de l'AFIMB (Agence Française pour l'Information Multimodale et la Billettique). Ils ont fait une démonstration convaincante de l'utilisation du site www.cff.ch d'information multimodale et multiopérateurs, qui correspond exactement aux attentes des voyageurs.

● Marc Debrincat est intervenu auprès des députés auteurs d'une proposition de loi sur la responsabilité du transporteur en cas d'accident ferroviaire.

● La FNAUT a été sollicitée par la Commission européenne dans le cadre d'une évaluation du règlement "OSP" relatif aux services publics de transport de voyageurs par rail et route. Elle a fait part de ses positions relatives à l'ouverture à la concurrence (Fnaut Infos n°181) et demandé que les associations de voyageurs soient associées à la conclusion, au suivi et au renouvellement des contrats de service public.

● Dans le cadre de la préparation du contrat Etat-SNCF de service public, Jean Lenoir, après consultation du conseil national de la FNAUT, a adressé à la DGITM une proposition concrète de desserte Intercités des principaux axes du réseau classique.

Congrès de la FNAUT

Le 17ème congrès de la FNAUT sera organisé par la FNAUT Lorraine à Nancy les 6 et 7 novembre 2010. Réservez dès maintenant votre week-end !

fnaut infos- Bulletin mensuel d'information
Directeur de publication : Jean Sivardière
CPPAP n° 0913 G 88319 - Dépôt légal n°185
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

fnaut -infos
transport - consommation - environnement
n°186
juillet-août 2010
Bulletin de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports - édition nationale

Caprices d'élus

Il faudrait un livre pour énumérer tous les grands projets anachroniques, sur-dimensionnés, irrationnels ou mal conçus, défendus contre tout bon sens par des "responsables" politiques désireux de marquer leur territoire, alors que tant de besoins de base restent insatisfaits en matière de transports de proximité, mais aussi de logement social, d'éducation, de justice, de santé, d'accessibilité, de dépendance des personnes âgées, d'emploi...

Avec un entêtement et un refus de débattre dignes de Jacques Chaban-Delmas, qui chercha, pendant des années, à promouvoir un métro (VAL) à Bordeaux où un tramway était adapté, les élus PS de Grenoble et de l'Isère s'acharnent à imposer leur projet de rocade nord ; Jean-Marc Ayrault, maire PS de Nantes, veut son aéroport ; Alain Juppé, maire UMP de Bordeaux, et Vincent Feltesse, président PS de la communauté urbaine de Bordeaux, veulent leur gigantesque pont-levant (ils ont fini par l'emporter sur les associations qui s'y opposaient) ; les grands élus de la Drôme veulent leur gare nouvelle TGV à Allan, en périphérie de Montélimar ; Jacques Vernier, maire UMP de Douai, veut son tramway à guidage magnétique (un projet bien mal parti) ; René Souchon, président PS de la région Auvergne, veut sa LGV Transline Limoges-Lyon ; les élus de gauche du Limousin et de Poitiers veulent, comme la conseillère générale UMP Bernadette Chirac, leur barreau de LGV Poitiers-Limoges ; les élus PS-PC-UMP de Vichy veulent une autoroute pour les relier à l'A71 et «enrayer le déclin du thermalisme» (sic) ; Martine Lignières-Cassou, maire PS de Pau et Jean Lassalle, député MODEM des Pyrénées-Atlantiques, veulent leur autoroute Pau-Oloron ; Gérard Collomb, maire PS de Lyon, veut son grand stade de 60 000 places, qui servira 30 jours par an, à Décines, loin de tout transport collectif lourd.

L'Etat et les collectivités territoriales sont endettés et leurs recettes fiscales diminuent, le climat se dégrade,... Mais chacun de ces élus a son idée fixe et ne veut rien entendre : peu lui importe les conséquences financières ou environnementales de son choix. A quand un peu de rationalité et de "durabilité économique" dans les décisions politiques ?

Jean Sivardière

Dessertes périurbaines et rurales : tram-train, train léger ou TER ?

Pour assurer la desserte ferroviaire des zones périurbaines, on dispose aujourd'hui d'un nouveau matériel, le tram-train, qui peut circuler à la fois sur un réseau urbain de tramway et sur le réseau ferré régional. Le même matériel peut aussi être utilisé uniquement sur le réseau ferré, en coexistence ou non avec d'autres trafics ferroviaires : on peut parler alors de "train léger". Le choix entre tram-train, train léger et TER doit être fait au cas par cas, suivant la longueur de la ligne considérée, la répartition de la population le long de la ligne, le nombre des arrêts à desservir, les possibilités de raccordement entre réseaux urbain et régional, les temps de parcours autorisés par les performances de chaque technique, l'intensité de l'éventuel trafic ferroviaire grandes lignes et fret ou encore la capacité de la gare centrale.

Sarreguemines (photo : Marc Debrincat)

Le tram-train

Le tram-train a été introduit à Karlsruhe en 1992, puis à Kassel et à Sarrebrück (où il assure depuis 1997 une liaison avec la gare française de Sarreguemines). Il va faire son apparition en France. C'est un engin dérivé du tramway, apte à circuler à la fois sur les voies d'un réseau urbain de tramway (sur lesquelles il peut coexister avec des tramways classiques) et sur celles d'un réseau ferré régional (sur lesquelles il peut coexister avec tous les types de trains de voyageurs et de fret).

La mise au point de ce matériel hybride n'allait pas de soi, il a fallu adapter le tramway aux contraintes de l'exploitation ferroviaire : alimentation électrique, puissance, résistance aux chocs, signalisation, gabarit, hauteur des quais...

Le tram-train permet de relier sans rupture de charge une gare périurbaine à un centre-ville si une interconnexion physique entre les deux réseaux, régional et urbain, a été aménagée. Le gain de temps et de confort est appréciable par rapport à l'utilisation successive d'un train régional puis d'un tramway, c'est cet atout essentiel qui a motivé l'introduction du tram-train à Karlsruhe, avec un succès spectaculaire.

En France, on ne rencontre pas encore d'exemple de véritable tram-train utilisé «à l'allemande», mais plusieurs projets vont se concrétiser prochainement.

Entre Mulhouse et Thann, un tram-train circulera fin 2010 sur le réseau urbain puis sur une section de ligne RFF où il coexistera avec d'autres trafics. Un tram-train sera prochainement mis en service sur Strasbourg-Molsheim.

De même le tramway rapide Rhône-Express va réutiliser en partie la plateforme du chemin de fer de l'Est de Lyon entre la Part-Dieu et l'aéroport de Saint-Exupéry, en coexistence avec le tramway urbain Léa jusqu'à Meyzieu.

Dessertes périurbaines et rurales

Le train léger

Un autre type d'exploitation du tram-train est possible, et alors il est plus correct de parler de *train léger* bien qu'il s'agisse du même matériel : le véhicule emprunte uniquement des voies périurbaines, suburbaines ou même urbaines du réseau RFF, actuellement utilisées par d'autres trains ou désaffectées, une connexion avec un réseau de tramway urbain n'étant pas envisagée, ou seulement dans une phase ultérieure.

On connait déjà un exemple d'exploitation en train léger, c'est le T4 francilien Aulnay-Bondy : un tram-train circule comme un train sur une emprise ferroviaire réhabilitée (la ligne dite des Coquetiers), qui lui est dédiée et sera prolongée, en milieu urbain plus dense, par une ligne de tramway. Le cas du T2 Issy-La Défense est voisin : il s'agit d'une ancienne voie ferrée urbaine parcourue par un tramway ordinaire.

Le tram-train qui desservira les gares situées entre Clisson et Nantes (il coexistera avec le trafic de la ligne Nantes-La Rochelle-Bordeaux) ne sera pas immédiatement raccordé au réseau urbain (le Busway Nantes-Vertou qui double la ligne dans la zone la plus dense est aujourd'hui saturé).

Exploité comme un train léger, le tram-train circulera entre Nantes et Nort-sur-Erdre puis Châteaubriant sur une ligne désaffectée dont la FNAUT Pays de la Loire a de longue date préconisé la réouverture, sur diverses sections de la Grande Ceinture parisienne, ou encore sur les lignes de l'Ouest lyonnais (entre la gare de Saint-Paul et Sain-Bel, Brignais et Lozanne) actuellement utilisées par du matériel TER qui sera retiré (un futur raccordement au réseau de tramway est préconisé par l'association Lyon-Métro-Transport-Public). Le tram-train qui avait envisagé à l'Ile de la Réunion sur une voie ferrée entièrement nouvelle était en réalité un train léger.

On constate donc que le tram-train est plus souvent utilisé en train léger sur une voie RFF, seul (par exemple sur une antenne terminale) ou en coexistence avec d'autres trafics ferroviaires, qu'en véritable tram-train empruntant une voie RFF et une voie de tramway.

Créneaux

On dispose aujourd'hui, pour valoriser une étoile ferroviaire, d'une panoplie élargie de véhicules et de modes d'exploitation, qui permet de s'adapter à toutes les situations locales.

Le train TER permet un accès rapide au cœur des grandes villes depuis les villes moyennes voisines, mais il est lourd, donc mal adapté à la desserte fine des lignes périurbaines comportant des gares rapprochées, surtout si le trafic ferroviaire est intense.

Le tram-train est au contraire un matériel léger de vitesse limitée mais possédant une forte capacité d'accélération et de freinage qui autorise des interstations courtes, de l'ordre de 500 à 800 m (le tram-train est alors comparable à un métro à ciel ouvert). Sa capacité est inférieure à celle du TER, mais on peut augmenter les fréquences et accoupler deux rames. Il est donc bien adapté à deux types de situations :

- la desserte périurbaine sur des distances pas trop longues (15 km est l'optimum dans le cas des grandes villes) pour que la densité de population soit encore forte et qu'on puisse proposer une fréquence élevée, ainsi que les liaisons périphériques en banlieue parisienne ;
- la desserte urbaine si une réutilisation intégrale de voies ferrées existantes est possible, ce qui fait alors du tram-train le tramway le moins cher du monde, car on évite les opérations coûteuses de requalification urbaine qui alourdissent le coût du tramway classique. Les habitants peuvent alors rejoindre le tram-train à pied ou à vélo, très peu de parkings sont donc nécessaires. Des quais plutôt courts (moins de 70 m) permettent par ailleurs de loger les stations facilement et à faible coût.

Le tram-train est une innovation à la mode, qui fait «moderne», mais ce n'est pas une solution miracle, universelle : tout dépend de la distance à parcourir, de la répartition de la population à desservir, des possibilités concrètes de raccordement entre les réseaux urbain et régional. Tram-train et TER peuvent d'ailleurs coexister et assurer des missions complémentaires, comme en Allemagne. Sorti de son créneau, le tram-train peut n'apporter qu'un service médiocre et ne pas rencontrer le succès.

Les FNAUT Pays de la Loire et PACA critiquent le choix exclusif du tram-train ou du TER sur des lignes présentant à la fois un caractère périurbain et régional au détriment d'une exploitation mixte (voir encadré). Le choix du tram-train est aussi contesté par l'association Thur Ecologie et Transports, qui avait préconisé le renforcement du TER pour la desserte Mulhouse-Thann-Kruth : le tram-train ne permettra ni une pénétration rapide dans le centre de Mulhouse ni une interconnexion avec le RER de Bâle. A l'inverse, la FNAUT Centre propose le tram-train pour desservir l'étoile ferroviaire de Tours car la gare centrale est encombrée (voir FNAUT Infos n°183). Le collectif transport du Val de Saône est également favorable à l'utilisation du tram-train sur la ligne à rouvrir Lyon-Trévoux.

Nantes-Châteaubriant : l'interrégional oublié

Cette ligne de 64 km fermée en 1980 traverse une zone périurbaine jusqu'à Sucé-sur-Erdre puis, sur 47 km, une zone rurale ne disposant que de 3 gares intermédiaires. La desserte de bout en bout sera rare, et lente malgré le bon tracé de la voie. Il aurait fallu choisir un matériel pouvant dépasser les 100 km/h : la liaison par car se fait actuellement en 1h45, le temps de trajet par tram-train restera supérieur à 1h.

Autre défaut : la voie Nantes-Rennes sera coupée en deux par des butoirs à Châteaubriant ! Des TER circulent sur la partie nord vers Rennes et des tram-trains circuleront sur la partie sud vers Nantes, alors qu'on pouvait mettre en place une desserte Intercités cohérente par des automoteurs aptes aux 160 km/h, avec un arrêt intermédiaire dans chaque banlieue et à Châteaubriant (la nouvelle ligne rapide Nantes-Rennes imaginée par les régions Bretagne et Pays de la Loire n'est pas pour demain).

Le choix effectué permettra de freiner la périurbanisation diffuse, mais il est regrettable qu'une possibilité aussi évidente de desserte diversifiée et de remaillage du réseau ferré ait été ignorée : un bel exemple d'absence de coordination entre régions voisines !

Dominique Romann, FNAUT Pays de la Loire

Marseille-Aix en P. : un échec cinglant

La modernisation récente de la ligne Marseille-Aix-en-Provence (sans électrification) a coûté 161 millions d'euros. Elle s'est traduite par le passage de 36 trains TER par jour à 97, l'ouverture de trois nouvelles gares (mal positionnées) et un allongement de la durée des trajets. Le fiasco commercial est au rendez-vous : 4 000 voyageurs par jour pour une capacité offerte de 25 000 places.

La FNAUT-PACA avait proposé le tram-train pour l'exploitation de la partie urbaine de la ligne (17 km situés sur le territoire de Marseille) jusqu'à Septèmes, mais cette solution a été écartée par la SNCF... On pouvait même reporter le terminus tram-train sur la zone commerciale de Plan de Campagne (5 000 emplois, 100 000 visiteurs par jour) grâce à une antenne d'un coût rendu modéré par le recours au tram-train.

Claude Jullien, FNAUT-PACA

L'autoroute A7/A51 est parcourue entre Aix et Marseille par 150 000 véhicules par jour en moyenne, bien plus les jours de pointe. Quant à la navette autoroutière de la régie départementale RD13, remarquablement exploitée, elle transporte régulièrement plus de 10 000 voyageurs par jour.

Jean Gonella, FNAUT PACA

Brèves

Une ligne menacée

En mars dernier, l'Association pour la promotion des Voies Ferrées Jurassiennes et la FNAUT Franche Comté ont organisé une table-ronde réunissant les élus des cantons de Morez et Saint-Claude. Objectif : obtenir le maintien des services ferroviaires sur la ligne Oyonnax - Saint-Claude. La prochaine ouverture de la gare TGV/TER de Nurieux, sur la ligne du Haut-Bugey utilisée par les TGV Paris-Genève, offre de nouvelles perspectives de trafic.

Concurrence car-train

Dans les Alpes Maritimes, les cars à 1 euro ont un succès commercial incontestable, mais ils finissent par coûter cher au département et leurs effets pervers se précisent. Il faudrait qu'ils soient plus grands et plus nombreux, mais aucun budget d'investissement n'est prévu. Fréquents et ponctuels à défaut d'être rapides, ils détournent une partie de la clientèle des TER, en particulier sur la ligne Cannes-Grasse.

Le TER à 1 euro ? Plus tard !

Quelques jours après sa réélection à la présidence du Conseil régional de Languedoc-Roussillon, Georges Frêche a remis en cause une de ses promesses phares : le billet de TER à 1 euro.

Alors que la mesure avait été annoncée, pendant la campagne, pour le 1er janvier 2011, Georges Frêche, qui en comprend tardivement les risques, déclare maintenant qu'elle sera appliquée par paliers : « ce sera plus difficile à faire qu'à dire ; le gros inconvénient, c'est que ça va induire une hausse importante de la fréquentation ; si on veut faire face, il va donc falloir acheter de nouveaux matériels roulants».

S'il avait consulté la FNAUT, Georges Frêche s'en serait douté et n'aurait pas fait de promesses inconsidérées à ses électeurs.

Exemple à suivre

Depuis le 1er avril 2010, une tarification combinée entre le TER Bourgogne et le réseau de transports urbains Zoom de Chalon-sur-Saône (vélo Reflex compris) est mise en place. L'abonnement Bourgogne Fréquence + (tout public et -de 26 ans) permet de voyager de façon illimitée sur un parcours donné en TER Bourgogne et sur le réseau urbain Zoom. Il peut être aussi combiné avec les autres réseaux urbains qui ont adopté cette tarification. Ainsi un abonné Dijon-Chalon peut avoir un seul abonnement pour tous ses trajets en TER Bourgogne et sur les réseaux bus Divia (Dijon) et Zoom par exemple. Le 1er février, la même tarification a été introduite à Sens (Yonne) avec AS Réseau (source : FNAUT Bourgogne).

L'exploitation du TER

Nous examinons ici divers problèmes d'exploitation du TER (pour la pratique du TER + vélo, voir FNAUT Infos n°178).

Cadencement

La formule s'étend depuis son introduction en Rhône-Alpes. Les difficultés sont fréquentes au démarrage car la SNCF s'engage vis-à-vis des régions sans estimer correctement les besoins en personnel et en matériel mais, quand la situation est corrigée, le succès commercial est au rendez-vous.

Souvent le cadencement n'est pas intégral. Ainsi, en Bourgogne, on a seulement un cadencement par familles de trains (on cadence séparément les trains Dijon-Chalon et Dijon-Lyon).

Correspondances

Il faut bien distinguer les délais de correspondance ou temps séparant l'arrivée du train 1 et le départ du train 2, et les délais d'attente en cas de situation perturbée (retard du départ du train 2 quand le train 1 est en retard).

Une correspondance est dite garantie (elle est alors indiquée dans les horaires SNCF) si le délai de correspondance est d'au moins 10 mn (15 dans les grandes gares, 5 seulement dans des cas particuliers).

Un TGV (train 2) n'attend jamais un TER (train 1) en retard. Quand le train 2 est un TER, les délais d'attente varient avec la catégorie du train 1. Le dernier TER de la journée attend toujours l'arrivée du train 1.

Dédommagements

La SNCF n'offre aucun dédommagement en cas de retard des TER, mais en cas de préjudice prouvé lié à l'inexécution par la SNCF de son obligation de ponctualité, le voyageur peut engager une action amiable ou contentieuse.

La région réinvestit le malus qui lui est versé par la SNCF. Elle peut aussi accorder des dédommagements aux usagers en cas de retards systématiques. En Bourgogne, en cas de retards supérieurs à 30 mn et répétés au moins 5 fois par mois calendaire sur le même train en période de pointe du matin et du soir, les abonnés ont droit à une réduction forfaitaire de 20% sur le même abonnement le mois suivant.

Première classe

La suppression des compartiments de 1ère classe, souvent peu occupés, se généralise car elle permet d'augmenter la capacité des rames TER aux heures de pointe sans investissement.

La FNAUT souhaite cependant que des places de 1ère classe soient maintenues pour les parcours TER assez longs (plus d'une demi-heure), en particulier les parcours interrégionaux ou en correspondance avec des trains Corail ou TGV, faute de quoi, comme on l'observe sur Montluçon-Paris, la clientèle d'affaires peut délaisser le train.

Ce que recherchent beaucoup de voyageurs, c'est moins un supplément de confort (il est le même en 2ème et en 1ère), mais de la tranquillité pour pouvoir se reposer ou travailler.

Agent unique

Le rôle de l'agent d'accompagnement n'est pas seulement de contrôler les titres de transport, mais aussi de vendre des billets, de réprimer les incivilités, d'informer les voyageurs. L'exploitation à agent unique (le conducteur du train) n'est donc envisageable, à la rigueur, que dans deux cas :

- aux heures de pointe quand les trains sont saturés et les contrôles impossibles (on peut alors faire un contrôle aléatoire par des brigades comme dans les bus et les tramways) ;
- sur les lignes à faible trafic, dont l'équilibre économique est fragile et la pérennité mal assurée en raison de coûts d'exploitation élevés. Mieux vaut un train à agent unique qu'un autocar à agent unique, c'est aussi la position de l'association suisse ATE.

Accessibilité

La mise en accessibilité des gares, techniquement délicate, se poursuit en application de la loi du 11-02-2005 (FNAUT Infos n°181), mais elle est freinée par les difficultés financières.

Exemple signalé par la FNAUT Bourgogne : située sur l'axe Dijon-Nevers, la gare "pilote" de Decize traite la chaîne complète d'accès aux trains : parvis et abords de la gare, bâtiment et quais. Ces aménagements concernant tous les types de handicap ont été engagés en juin 2009 (664 000 euros). Néanmoins, le passage planchéié en bout des quais n'a pas été équipé de pictogrammes pour la traversée des voies et la bande de guidage au sol, sur le parvis, n'a pas été posée, ce qui aurait permis à toute personne à mobilité réduite de se déplacer plus facilement.

Transferts sur route

Remplacer les trains par des cars aux heures creuses ? La FNAUT n'oppose pas de refus dogmatique à cette pratique qui se répand, mais elle s'interroge sur la réalité des économies ainsi réalisées (le matériel et le personnel ferroviaires sont alors inutilisés), et elle observe que le panachage train-car désoriente les voyageurs et les dissuade d'utiliser le TER. Bien d'autres mesures peuvent être prises avant d'en arriver là (voir FNAUT Infos n°182).

Protection du patrimoine ferroviaire :
le point sur les actions contentieuses de la FNAUT

La FNAUT a engagé ses premiers recours contre RFF en 2002 mais RFF, tout en tenant un discours convenu sur la "concertation", a systématiquement refusé tout dialogue avec la FNAUT.

Sur ce thème, RFF a toujours raison (FNAUT Infos n°166) et ne peut imaginer un point de vue différent du sien. De même il n'a pas pu envisager, après les séries d'annulations de ses décisions obtenues par la FNAUT, de respecter les règles en vigueur. Il a donc fait modifier quatre fois la loi (2005 et 2009) et deux fois un décret (2003 et 2006), et obtenu deux lois de validations de fermetures illégales (2006 et 2009). Il prépare également un décret pour écarter définitivement les usagers de son conseil d'administration.

Tout cela, selon RFF, dans un but d'intérêt général, consistant à transformer des voies ferrées (dont le potentiel de trafic n'est jamais évalué) en routes ou chemins goudronnés, en prenant soin de toujours supprimer la continuité de l'emprise pour prévenir tout risque de retour du train. Quand des projets de train touristique, de vélo-rail ou de chemin goudronné apparaissent sur une même ligne, c'est toujours ce dernier qui est retenu par RFF.

RFF a donc fini, après plusieurs années d'efforts, par atteindre son objectif : fermer librement et secrètement, en échappant à tout contrôle démocratique. Nos derniers recours contre des fermetures de lignes ont donc été majoritairement rejetés.

Tout n'est pas perdu pour autant : la cadence des fermetures a été fortement ralentie, et plusieurs régions se sont saisies de nos actions pour s'opposer avec fermeté et succès au démantèlement de certaines lignes. La réouverture de lignes initialement déclassées par RFF figure même au programme des nouvelles équipes régionales : Rouen-Evreux, Caen-Flers, Laval-Mayenne.

De nouvelles initiatives

Par ailleurs, nous avons su nous déplacer sur des terrains sur lesquels RFF n'a pas (encore ?) taillé les règles de droit à sa convenance. Des succès très importants ont été récemment obtenus dans deux domaines.

Nous avons tout d'abord réussi à faire échec aux ventes "accélérées" de lignes, intervenues après annulation de fermetures ou déclassements. Deux remarquables jugements des tribunaux administratifs de Limoges (15-10-09) et Poitiers (24-2-10) annulent les décisions de RFF de vendre des emprises ferroviaires et lui enjoignent de saisir le juge du contrat dans le but de faire résilier les contrats de ventes.

Nous nous sommes également intéressés à des lignes non déclassées sur lesquelles RFF tolérait diverses atteintes à l'intégrité des emprises, de nature à justifier ensuite le déclassement au motif que «la continuité de la ligne n'est plus assurée».

Nous avons obtenu ainsi des annulations d'«autorisations d'occupation temporaire» du domaine public qui n'avaient de temporaire que le nom, notamment sur la ligne Briouze-Bagnoles (Cour Administrative d'Appel de Nantes, 7-4-09).

Nous avons aussi demandé à RFF de constater des infractions sur son domaine, ce qu'il a toujours refusé de faire, préférant fermer les yeux sur les atteintes aux lignes désaffectées mais non déclassées. Nous avons attaqué ces refus et obtenu déjà deux succès dans des situations pourtant difficiles.

Le Tribunal administratif de Poitiers (30-12-08) a considéré que le département des Deux-Sèvres avait commis une «contravention de grande voirie» en aménageant une voie verte sur la ligne Nantes-Poitiers, en raison de l'annulation (rétroactive) du déclassement. Cette affaire a fait grand bruit localement. Certes, ce jugement pourrait être annulé en appel, au motif que la vente de l'emprise a «régularisé» l'infraction, mais cette vente a déjà été déclarée illégale par le Tribunal et sera donc remise en cause.

Concernant la ligne Rives-Saint Rambert d'Albon, dont le déclassement et la vente ne sont pas d'actualité, le Tribunal administratif de Grenoble (20-10-09) a enjoint à RFF de constater 6 infractions et «d'engager les poursuites consécutives devant la juridiction compétente». Les médias locaux ont, là encore, fait écho à cette affaire, le contrevenant étant le Conseil Général de l'Isère, qui devra être poursuivi pour avoir aménagé des croisements routiers sur la ligne sans avoir maintenu ou créé de passages à niveau.

En définitive, s'il nous est aujourd'hui difficile de faire annuler de nouvelles fermetures de lignes, nous poursuivons notre action en contestant des déclassements, des ventes et des atteintes à l'intégrité de lignes non déclassées. Plusieurs procès en cours devraient connaître une issue favorable et d'autres seront engagés sur des affaires bien ciblées, puisque RFF s'ingénie à ne pas respecter le peu de règles protégeant encore le domaine public ferroviaire.

Xavier Braud

Passages à niveau

Dominique Bussereau, secrétaire d'Etat aux Transports, exige que, lors d'une réouverture de ligne régionale, tous les passages à niveau (PN) soient supprimés (FNAUT Infos n°175). La FNAUT lui a réécrit pour lui demander d'assouplir cette exigence injustifiée du point de vue de la sécurité, qui a pour conséquence, en faisant exploser les devis, de bloquer tous les projets de réouverture malgré leur intérêt évident, et qui suscite une totale incompréhension au sein de la FNAUT et des conseils régionaux.

Sur la ligne du Haut Bugey que vont utiliser les TGV Paris-Genève, les PN ont été conservés pour la plupart, comme le prévoyait la DUP de 2005, y compris sur des routes à fort trafic.

Frédéric Laugier, FNAUT PACA

Pourquoi, aujourd'hui, introduire une règle aussi contraignante au seul motif qu'un accident, certes dramatique, a eu lieu à Allinges en 2008, dans un contexte routier très particulier ?

Xavier Braud

La sécurité aux PN est d'abord un problème de comportement des conducteurs. Remplacer le feu rouge clignotant, que bien des automobilistes considèrent comme un signal permissif, par un feu rouge fixe est souhaitable.

Jean-Louis Camus, FNAUT Limousin

Il faut évaluer globalement une réouverture : risque aux PN, gain en sécurité lié au report de trafic sur le rail, impacts écologiques, économiques et sociaux. La sécurité n'est pas le seul critère.

Dominique Romann, FNAUT Pays de la Loire

Le long de la ligne Saint-Auban - Digne, bien des riverains, pensant la fermeture définitive, ont aménagé leur petit raccordement privé sur la voie pour aller à leur villa ou leur jardin. S'il fallait satisfaire l'exigence du ministre, la situation serait inextricable.

Claude Jullien, FNAUT PACA

Si cette exigence est maintenue, de l'argent public sera consacré à la suppression de PN ne présentant qu'un danger marginal alors qu'on attend depuis des années la suppression de 300 PN dangereux et que celle d'autres PN permettrait de relever la vitesse des trains au-delà de 160 km/h et de rendre le rail plus attractif.

Aurélien Djament, FNAUT Pays de la Loire

L'exigence du ministre pourrait avoir un effet pervers, des réouvertures relevant d'une desserte TER classique étant transformées en projets de tram-train.

Jean-Marie Tisseuil

Des carrefours routiers équipés d'une signalisation «STOP» sont tout aussi dangereux que les PN si les automobilistes ne respectent pas cette signalisation. Envisage-t-on de tous les déniveller pour améliorer la sécurité?

Alain Morino-Ros, FNAUT Bourgogne

Et la prime transport ?

Initialement baptisée chèque transport, la prime transport instaurée par la loi du 17 décembre 2008 est en vigueur depuis le 1er janvier 2009 (FNAUT Infos n°150 et 171). Auparavant, depuis 1982, seuls les employeurs franciliens participaient aux frais des déplacements domicile-travail de leurs salariés effectués par transport collectif.

Dorénavant, l'indemnisation de ces frais, à hauteur de 50% au minimum, est obligatoire pour tous les employeurs, publics ou privés. Les abonnements à un service public de location de vélos sont également pris en compte. De plus, de manière facultative, l'employeur peut prendre en charge tout ou partie des frais de carburant : le salarié doit alors habiter ou travailler hors d'un périmètre de transport urbain, ou avoir des horaires de travail qui ne lui permettent pas d'utiliser un transport collectif. Le vélo (hors location) et le covoiturage n'ont pas été pris en considération par la loi.

L'objectif de la loi était double : aider les ménages les plus menacés par la hausse du prix du pétrole, et promouvoir les transports collectifs par souci de protection de l'environnement. Environ 1,5 million de salariés du secteur privé et 200 000 agents de la fonction publique territoriale et hospitalière devaient en bénéficier (les agents de la fonction publique d'Etat disposaient déjà d'un dispositif d'indemnisation).

Un bilan quantitatif de l'extension de la formule francilienne à tout le territoire est difficile : aucun organisme n'a été chargé d'un tel bilan. L'indemnisation doit figurer sur le bulletin de paie du salarié, mais les indemnisations sont exonérées des charges sociales (cas de l'employeur) ou fiscales (cas du salarié) habituelles, et ne peuvent donc être aisément appréhendées. On ne sait rien sur la répartition des indemnisations en fonction du mode de transport utilisé par les salariés, et sur le coût de la prime pour les employeurs et l'Etat.

Une difficulté est apparue par ailleurs, car l'obligation de la prise en charge des frais de déplacement domicile-travail renchérit les coûts salariaux. Les employeurs ont alors tout intérêt à embaucher préférentiellement des salariés habitant près de leur lieu d'emploi. De manière symétrique, le demandeur d'emploi a intérêt à taire son exigence d'une indemnisation de ses frais de déplacement, qui peut, le cas échéant, le pénaliser aux yeux de l'employeur.

Le GART a souligné un paradoxe : avec la prime transport, les transports collectifs pourraient devenir plus chers pour les jeunes que pour les salariés.

L'UTP combat les idées reçues

L'Union des transports publics et ferroviaires dénonce quelques idées fausses qui influencent trop souvent les décideurs politiques : une initiative pédagogique particulièrement utile.

Trop cher pour l'usager ?

Se basant sur le barème 2008 de l'administration fiscale (0.52 euro/km) et sur un taux moyen d'occupation des véhicules de 1,38, l'UTP calcule que le coût d'usage de la voiture pour les déplacements domicile-travail (cas d'un trajet de 6 km aller, 225 jours de travail) est de 1020 euros par an.

La plupart des réseaux urbains proposant des abonnements mensuels à moins de 40 euros, les mêmes déplacements domicile-travail effectués en transport collectif reviennent au plus à 480 euros par an, soit 240 euros pour un salarié dont l'employeur doit prendre en charge 50% du prix de l'abonnement (décret du 30-12-2008).

Le gain financier lié à l'usage du transport collectif reste significatif pour le salarié si on se base sur le coût d'usage de la voiture déterminé par Bruno Cordier à partir des données de l'INSEE, soit 0,30 euro/km (voir page 6).

TCSP non rentable ?

Les périmètres de transport urbain se sont étendus depuis dix ans vers des communes de faible densité : de 1998 à 2007, la surface des PTU a augmenté de 85% et la population desservie de 14% seulement. Par suite la performance globale de réseaux s'est dégradée : les lignes de bus périurbaines (35% de l'offre, 10% de la clientèle) absorbent 43% de la contribution des collectivités.

Cependant l'investissement dans les transports en site propre (25 millions d'euros/km en moyenne) est financièrement rationnel : le taux de couverture des dépenses d'exploitation par les recettes commerciales est de 94% pour les TCSP, 38% pour les lignes de bus principales et 15% pour les lignes de bus périurbaines.

TCSP inefficace ?

On entend souvent dire que la mise en place d'un TCSP induit un trafic nouveau mais ne mord pas sur l'automobile. C'est faux ! A Grenoble, où deux lignes de tramway ont été ouvertes en 1987 et 1990, la part modale du transport collectif est passée de 13% en 1987 à 17% en 1992, celle de la voiture de 65% à 74% : la part de la voiture a bien plus augmenté dans les villes de taille comparable sans tramway.

En outre, les enquêtes ménages récentes (1998, 2006) ont montré une diminution du trafic automobile dans les villes dotées d'un TCSP et d'une politique stricte de maîtrise du stationnement : Lille, Lyon, Rennes, Rouen.

Site propre bus inutile ?

On entend souvent dire que les sites propres pour bus et les priorités aux feux ne font que gêner la circulation automobile. C'est faux ! Le site propre cumule les avantages :

- augmentation de la vitesse des bus (qui atteint alors, voire dépasse, celle de la voiture en centre-ville) et de leur régularité, réduction du nombre nécessaire de bus et de conducteurs, moindre usure du matériel, moindre consommation de carburant (-10%) ; l'économie pour l'exploitant peut atteindre 150 000 euros/an pour une ligne de 12 km ;
- croissance de la clientèle (+5% si la vitesse croît de 10%) et des recettes (+ 67 000 euros/an dans l'exemple ci-dessus), diminution de la circulation automobile sur l'axe considéré (-1%).

Explosion des coûts ?

Les coûts des transports pour les autorités organisatrices ont augmenté de 42% en dix ans (en euros constants) :

- des zones de faible densité sont aujourd'hui desservies, les charges de personnel (60% des charges d'exploitation) et de carburant se sont alourdies, les normes environnementales et d'accessibilité sont plus strictes, la maîtrise de la sécurité coûte plus cher ;
- le tarif moyen a baissé de 15% (extension des tarifs sociaux, généralisation des abonnements).

Cependant les réseaux ayant fait le plus d'efforts d'amélioration qualitative de l'offre (TCSP, sites propres pour bus) ont bien maîtrisé la hausse des coûts. C'est en l'absence d'amélioration de l'offre que les coûts risquent d'exploser.

L'UTP a dénoncé trois autres idées reçues qui ne résistent pas à l'analyse.

Le développement de l'offre attire de nouveaux clients, mais ne génère pas de recettes supplémentaires. C'est faux : si un TCSP est mis en place, et plus généralement si la qualité de l'offre s'améliore, les recettes sont proportionnelles à la fréquentation.

Le bus est polluant. C'est faux : aujourd'hui, deux bus sur trois sont des véhicules que l'on peut considérer comme "propres".

Le transport à la demande (TAD, lignes virtuelles) est incontournable pour la desserte des zones peu denses. C'est faux : le TAD n'est pertinent que si la demande de transport est faible et très variable dans le temps. En effet, le coût d'exploitation d'un minibus n'est pas fondamentalement différent de celui d'un bus standard (-20%) car les charges de personnel sont les mêmes.

Le vrai coût de la voiture

Bruno Cordier, directeur du cabinet ADETEC, s'est interrogé sur les coûts de possession et d'usage de la voiture, il a ainsi rectifié certains chiffres erronés (détails sur le site www.adetec-deplacements.com).

Chaque année, l'INSEE publie la dépense totale des ménages français en transports automobiles. On en déduit :

- la dépense moyenne de chaque ménage (4 550 euros en 2007) ;
- la dépense moyenne par voiture possédée (3 700 euros pour un nombre moyen de voitures par ménage étant égal à 1,23) ;
- et finalement la dépense moyenne de 0,28 euro/km pour un kilométrage annuel moyen de 13 000 km.

Cette dépense se répartit ainsi :

- achat du véhicule 29% ;
- pièces détachées et accessoires 20%;
- carburants et lubrifiants 26% ;
- entretien et réparation 14% ;
- péages, parkings, location, ... 7% ;
- assurances 4%.

De nombreux acteurs surestiment le coût de la voiture.

Bien que légèrement dégressif avec la distance parcourue, le barème de l'administration fiscale encourage l'usage de la voiture. Pour un kilométrage moyen (13 000 km) effectué avec une voiture moyenne (5 à 7 CV), il surestime en effet de 31% à 45% le coût calculé à partir des données de l'INSEE. De plus, comme il augmente avec la puissance fiscale du véhicule, il ne dissuade pas d'utiliser les voitures les plus énergivores et les plus polluantes.

La calculette Eco-déplacements de l'ADEME, qui ne prend en compte ni la puissance de la voiture ni le kilométrage annuel, se base sur un coût d'usage de la voiture de 0,50 euro/km, supérieur de 79% au coût "INSEE".

L'Automobile-Club surestime lui aussi le coût d'usage de la voiture de 61% à 100%, du fait d'hypothèses s'éloignant des valeurs moyennes (voitures achetées neuves, surestimation des frais d'entretien et de parking).

A l'inverse, la plupart des automobilistes sous-estiment le coût de la voiture. Selon une enquête de l'ADETEC réalisée en 2008 :

- 54 % d'entre eux sous-estiment largement leurs dépenses, en ne prenant en compte que le prix du carburant ;
- 20 % les sous-estiment un peu moins, en prenant aussi en compte le coût de l'assurance ;
- seulement 15 % incluent les principaux postes de dépenses et font un calcul à peu près juste ;
- cependant 11 % surestiment fortement leurs dépenses en appliquant le barème fiscal.

Code de la rue : une urgence en France

En mars dernier, le Club des villes et territoires cyclables, la FUBicy (Fédération française des usagers de la bicyclette), la Ligue contre la violence routière et les associations Rue de l'Avenir et Les Droits du Piéton ont interpelé le Gouvernement pour obtenir une mise en œuvre effective et urgente d'un Code de la Rue.

Le décret du 30 juillet 2008 a déjà introduit le principe de prudence, la zone de rencontre, l'aire piétonne et la zone 30, dans le sens d'une amélioration de la situation des usagers vulnérables en ville. Ce décret a également apporté un encouragement fort à l'usage du vélo avec la généralisation des double-sens cyclables dans les zones 30 et de rencontre. Ces acquis sont importants. Ils marquent une volonté de rupture avec l'approche qui avait pour principale référence l'écoulement du flux automobile et renouent avec une ville pensée en termes de convivialité et de qualité de vie.

Mais il faut aller plus loin. Un nouveau décret doit entériner les évolutions réglementaires validées depuis plus d'un an par les acteurs de la démarche nationale : définition du trottoir, priorité des piétons traversant une chaussée, visibilité des piétons aux carrefours, priorité et visibilité des cyclistes aux carrefours à feux, requalification des infractions au stationnement,...

Les associations réclament aussi le lancement d'une campagne nationale de communication auprès du grand public pour faire connaître ces mesures, dans le cadre d'un partenariat Etat/collectivités territoriales.

Apprentisssage du vélo

En partenariat avec la FUBicy et la Fédération Française de Cyclotourisme (FFCT), l'association Vélo-Ecole de La Rochelle a organisé, en mars dernier, une formation de formateurs vélo-école à l'intention d'une douzaine de stagiaires membres d'associations, de collectivités locales, de Pôle Emploi et de centres sociaux.

Le programme de ces cinq jours était varié : présentations théoriques, mises en situation pratique, réflexion sur l'acquisition de l'équilibre et la maniabilité du vélo. L'accent était mis surtout sur l'apprentissage du déplacement en groupe et en autonomie dans le trafic.

Le vélo est un mode de déplacement si efficace qu'enfants et adultes apprennent avec profit à circuler sur la chaussée au milieu du trafic automobile. La FUBicy et la FFCT soutiennent activement cette action indispensable au développement de l'usage du vélo.

Un effet pervers de la séparation RFF-SNCF

Après des années d'immobilisme, de très nombreux travaux sont actuellement en cours sur le réseau ferré classique, et on ne peut que s'en réjouir. Les conditions dans lesquels ils sont réalisés posent cependant problème. Placé dans une situation financière très difficile en raison de son endettement, RFF cherche à minimiser leur coût en interrompant totalement le trafic pendant de longues semaines et en ne faisant réaliser ces travaux que de jour et hors week-end. Cette méthode pénalise évidemment les voyageurs et les chargeurs, et dégrade la rentabilité des exploitants, SNCF et privés (fret).

Nous reproduisons ci-dessous les commentaires de Bernard Porcher, président de l'AFAC (association française des amis des chemins de fer), parus dans la revue Chemins de fer, avril 2010.

Le chemin de fer est un système complexe, et l'expérience montre qu'il n'est vraiment efficace que s'il est intégré. De bons exemples en sont donnés par la Suisse, les USA et le Japon. Dans ces pays, pour certains très libéraux, les compagnies ferroviaires sont nombreuses à se partager le territoire, tout en gardant chacune la maîtrise de ses infrastructures et de son exploitation. Cela n'interdit pas la circulation des trains d'une compagnie sur le réseau d'une ou plusieurs de ses voisines. Mais ces entreprises intégrées ont, d'une part, une culture ferroviaire complète, et, d'autre part, cherchent à optimiser globalement le système ferroviaire, et non pas uniquement certains de ses sous-ensembles. La recherche de cette optimisation globale est difficile, mais c'est un gage d'efficacité.

En France, on a séparé les exploitants ayant vocation à équilibrer leur bilan et le gestionnaire de l'infrastructure ayant pour mission de mettre à leur disposition un réseau répondant à leurs besoins et destiné à être assez largement subventionné, comme le réseau routier. Cette logique a permis d'obtenir des résultats intéressants pour la construction de LGV à trafic moyen ou la régénération de lignes secondaires. Mais elle ne résoud qu'imparfaitement la question de la régénération des lignes classiques moyennes, que ni l'Etat, ni les collectivités territoriales ne veulent financer. Un effet pervers apparaît aujourd'hui : on n'optimise plus le système ferroviaire dans son ensemble, mais seulement le coût des travaux.

D'autre part, le réseau ferré français est pauvre en possibilités de détournement des trains et, lorsqu'elles existent, elles sont souvent mal utilisées, voire pas du tout.

Très bien dit

● **Philippe Claudel, responsable de UNSA-Cheminots : «la SNCF a négligé les liaisons interrégionales et a perdu de vue la continuité du transport ferroviaire, l'Etat s'est désintéressé de l'aménagement ferroviaire du territoire au bénéfice du réseau autoroutier, et le client est abandonné sur le quai. Il ne faudrait pas qu'après la chasse au wagon isolé, on fasse la chasse au voyageur isolé».**

Accueil SNCF

Lu sur la porte du bureau d'accueil d'une grande gare de province : "Principaux services assurés : aide au voyageur handicapé, et renseignements horaires simples. Fermé de 12h à 13h". Mais c'est pour obtenir des informations sur les horaires compliqués que le voyageur a besoin d'aide : pour les horaires simples, il sait se débrouiller tout seul. Et quand le TGV pour Paris part à 12h30, que fait le voyageur handicapé s'il a besoin d'aide ?

Guide vieillot

Le Guide Bleu Midi-Pyrénées, édition de juin 1991, à propos de la vallée du Tarn : "au-delà de Peyre, bassins et défilés se succèdent, la vigne alterne avec les noyers et la route devient plus agréable, débarrassée de la voie ferrée".

Christian Noguier, 95 Argenteuil

Vocabulaire correct

N'évoquez plus "l'après pétrole", mais "la vie post-carbone" ou mieux "l'ère post-fossile". Ne dites plus "taxe carbone" mais "contribution climat-énergie" ; ou "voiture électrique" mais "véhicule décarboné" ; ou "wagon isolé" mais "messagerie ferroviaire" ; ou "axe majeur" mais "artère fémorale". Et surtout, ne dites plus "supprimer des services" mais "restructurer l'offre", ou «retard» mais «délai», ou encore «bande cyclable sur trottoir» mais «espace partagé piétons-cycles».

En intervenant dans un colloque, il est recommandé d'utiliser les mots suivants : innovation, impacter, subsidiarité, paradigme (changement de), angle mort, méthodologie, horizon 2050, anthropologie, heuristique, holistique, virtuel, incontournable, résilient, pérenne, oxymore, éco-autoroute, business plan, gouvernance, observatoire de la mobilité, indicateur contextuel de développement durable, dualité mobilité-proximité. Usez des sigles inconnus, vous passerez pour un spécialiste. Rappelez par exemple que le transport aérien est dorénavant intégré dans l'ETS (European Trading Scheme), et que le transport ferroviaire de fret va se développer grâce à l'ENFF (engagement national pour le fret ferroviaire).

BIEN DIT

● **Jean-Marc Jancovici**, consultant : «face au réchauffement climatique, nous sommes à présent dans la situation où nous avons le choix de payer une prime d'assurance, qui va nous coûter cher, ou de laisser la maison brûler, ce qui va nous coûter encore plus cher».

● **Karine Gavand**, Greenpeace France, à propos de l'évolution climatique : «on ne peut pas changer les lois de la nature, il faut donc changer la politique».

● **Philippe Duron**, maire PS de Caen favorable aux zones piétonnes : "les zones semi-piétonnes mécontentent les commerçants et les automobilistes, et mécontentent fortement les piétons".

MAL DIT

● **Jean-Marc Bailly**, président de la CCI de l'Ain, croit au miracle : "l'A48 Ambérieu-Bourgoin contribuera à l'amélioration des flux européens de transit Nord-Sud et ainsi à la préservation de la situation stratégique de Rhône-Alpes et du Grand Sud-Est" (Le Moniteur).

Tout est durable

L'ancien député UMP grenoblois Richard Cazenave a créé l'association Grenoble Développement et Désenclavement Durable : dans son programme, un vrai TGV Paris-Grenoble, mais aussi l'aménagement de la RN 75 vers le sud et la rocade nord de Grenoble.

Publicité ou art ?

A l'initiative du peintre russe Sergueï Andriaka, les voitures circulant sur une ligne du métro de Moscou ont été transformées en galerie d'art "afin de donner aux voyageurs le goût de la peinture dans un monde dominé par la publicité agressive". Un exemple à suivre par la RATP !

Redressement

Selon le journal suisse 24 heures, les voyageurs habitués de la ligne Genève-Milan ont poussé un ouf de soulagement : «les nouveaux trains inclinables ETR 610 ont redressé la situation».

Brèves

L'avion sans avenir

En 2009, le nombre des passagers aériens a diminué de 3,9% dans les aéroports français (-4,7% à Paris, -2,9% en province), soit une perte de 6 millions de passagers, malgré une croissance de 3,3% du trafic des compagnies à bas coût qui assurent aujourd'hui 19% du marché total. Une évolution à méditer par Jean-Marc Ayrault et les promoteurs acharnés de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes, qui rêvent naïvement de relations avec New-York ou Tokyo.

Autre sujet possible de méditation pour ces esprits vieillots : le projet d'extension d'Heathrow, le principal aéroport londonien, a été abandonné sous la pression des riverains et de Greenpeace. Si on peut se passer d'une troisième piste à Heathrow, ne peut-on se passer d'une deuxième piste à Nantes ?

La mobilité en France

En 1960, un Français parcourait en moyenne 8,7 km par jour tous modes confondus, surtout en voiture déjà. En 2007, il a parcouru 39 km (43 avec les trajets internationaux en avion). Le nombre de déplacements quotidiens, voisin de 3,5, est stable depuis 20 ans. La part modale de la voiture est 83%, celle du train 9%. Le taux de motorisation des ménages varie de 70% en région parisienne à 90% en zone rurale.

Relation client

Le cabinet Human Consulting Group a publié son classement 2010 de la relation client des grandes entreprises françaises. Aéroports de Paris est 40ème avec la note 15,4/20 (155ème en 2009), Air France est 65ème sur 200 avec la note 14,6/20 (198ème en 2009), la SNCF est 197ème avec la note 8,3/20.

Rectificatif

Dans FNAUT Infos n°183, paru le 1er avril dernier, nous avons annoncé un peu trop vite que le gouvernement avait adopté le projet de tunnel ferroviaire Nice-Calvi. Alors qu'il faisait l'unanimité parmi les décideurs, ce projet est aujourd'hui remis en question au bénéfice du pont routier Marseille-Calvi imaginé par l'architecte-ingénieur québécois Alain Laperrière.

Bien plus visionnaire encore que le projet Transline de l'association ALTRO (400 km de LGV entre Limoges et Lyon), cet ouvrage de 285 km de long sera ponctué de deux îles artificielles, Neptunia et Poseïdon, «qui initieront le voyageur à la polydimensionalité de l'élément marin» (*sic*). Son coût est évalué à 200 milliards d'euros, la première pierre pourrait être posée en 2013.

(http://laperriere-architecte.qc.ca)

Actions en régions

Aquitaine

● Le COBARTEC d'Arcachon proteste non seulement contre les suppressions, retards et surcharges des trains TER, mais aussi contre l'absence de plus en plus fréquente d'accompagnement dans les trains, d'où absence de contrôle des billets et d'information des voyageurs et manque de sécurité. Il demande au Conseil régional de refuser cette évolution.

Bourgogne

● La FNAUT-Bourgogne a reçu des réponses positives de la SNCF sur l'aménagement d'une salle d'attente et la mise en place du tri sélectif des déchets en gare de Chalon-sur-Saône. Ces travaux aboutiront en 2011.
● La FNAUT-Bourgogne a créé son blog pour faciliter ses échanges avec les usagers : http://fnaut-bourgogne.over-blog.com.

Centre

● La FNAUT région Centre rappelle l'intérêt du tram-train pour l'agglomération de Tours : améliorer la desserte périurbaine sans passer par la gare centrale, et du même coup permettre une intensification des dessertes TER et rendre inutile le bouclage du périphérique routier. L'association dénonce par ailleurs le subventionnement de l'activité aéroportuaire à Tours : mieux vaut développer les relations TGV avec Roissy.
● La FNAUT-Orléans est défavorable à la suppression de la navette qui relie les gares d'Orléans et des Aubrais : vétuste, elle offre cependant une correspondance quai à quai aux Aubrais avec les trains pour Paris ; navette et tramway, dont les horaires et la tarification diffèrent, ont chacun leur créneau de pertinence pour les usagers et doivent coexister.

Franche-Comté

● L'AUTAB et la FNAUT Franche Comté continuent à soutenir un tracé du tramway de Besançon par la Boucle et s'opposent à une décision préliminaire du conseil municipal qui permettra à l'Etat de déclasser un espace boisé et rendra possible un passage du tramway sur les quais, dont le manque de pertinence a été mis en évidence par les études préliminaires. Les associations rappellent qu'en attendant le tramway, il y a urgence à mieux desservir plusieurs quartiers de l'agglomération où la circulation et le stationnement automobiles sont anarchiques.
● La FNAUT Franche-Comté a exprimé ses réserves sur la future desserte retenue pour la mise en service du TGV Rhin-Rhône fin 2011, établie sans concertation avec les associations : «les usagers sont moins satisfaits que les élus». La fréquence et les temps de trajet des dessertes nord-sud sont insuffisantes. Par ailleurs les dessertes classiques de Vesoul et de Lons-le-Saunier seront fortement dégradées.

Lorraine

● La FNAUT Lorraine regrette la polarisation des élus sur les relations ferroviaires avec Paris. Elle se préoccupe de l'ouverture de la région sur l'ensemble du territoire : report de la gare lorraine TGV à Vandières, mise en place d'une liaison performante Luxembourg-Metz-Nancy-Epinal-Lyon-Méditerranée par un barreau Lure-Villersexel et la LGV Rhin-Rhône. Elle observe qu'un fossé s'est creusé entre les dessertes TGV et TER depuis la suppression de nombreuses relations de cabotage par trains Corail, et agit pour le désenclavement de villes telles que Longwy, Verdun, Commercy, Neufchâteau, Gérardmer...

La FNAUT-Lorraine dénonce de nombreux projets routiers de substitution, censés pallier, mais souvent en pire, l'abandon de l'A32. Elle souhaite que la région prenne en mains l'ensemble des transports collectifs ferroviaires et routiers afin de mettre fin à une concurrence absurde et ruineuse entre train et car.
● Michel Zonca a présenté l'ensemble des propositions de la FNAUT, relatives en particulier aux opérateurs fret de proximité, aux Assises du fret en Lorraine organisées par le Conseil Régional.

Provence-Alpes Côte d'Azur

● La FNAUT-PACA déplore que 1 115 millions d'euros soient consacrés à la rocade L2 de Marseille, qui reliera les autoroutes A7 au nord et A50 à l'est. Elle préconise un RER reliant Marseille à Aix, Aubagne et Marignane. Elle critique le projet de ligne 2 de tramway de NIce, qui sera construite en souterrain dans le centre sur 3,6 km pour un prix exorbitant. Elle soutient les projets de réouverture des lignes Draguignan-les Arcs et Digne-Saint-Auban (Digne est, avec Privas, la seule préfecture non desservie par TER) et regrette le peu de volonté de J.Louis Bianco, président du Conseil général des Alpes de Haute Provence.
● L'association pour le développement des transports publics Cannes-Grasse appuie le projet de renforcement de la desserte ferroviaire mais elle s'interroge sur la capacité de la SNCF à exploiter correctement la ligne.

Rhône-Alpes

● La FNAUT Rhône-Alpes a présenté ses propositions pour éviter la thrombose du nœud ferroviaire lyonnais, en particulier une désaturation de la gare de Lyon-Part-Dieu au bénéfice de Lyon-Saint-Exupéry. Elle recommande une approche en réseau sur l'ensemble de l'aire métropolitaine lyonnaise, intégrant Saint-Etienne, Roanne, l'Ain et le Nord isère, et non une approche «lyonnaise radiale».
● L'association Anti-Contournement Autoroutier de Chambéry (ACAC 73) s'inquiète de la décision de l'Etat d'accorder une hausse des péages à la société des Autoroutes Paris-Rhin-Rhône, lui permettant d'engager le passage à 2 x 3 voies de l'A43 entre la-Tour-du-Pin et Chambéry : une saturation annoncée de la Voie Urbaine Rapide de Chambéry, porte ouverte à la rocade autoroutière.
● Sauvegarde des Coteaux du Lyonnais, qui combat les innombrables projets autoroutiers de la région lyonnaise (A45, COL, TOP, A89) énonce les contradictions de la loi Grenelle 1 : d'un côté (article 10), «les grands itinéraires autoroutiers seront menés à bonne fin dans les meilleurs délais», de l'autre il faut «stopper la perte de biodiversité sauvage et domestique, restaurer et maintenir ses capacités d'évolution, protéger les ressources en eau, sauvegarder une agriculture et une sylviculture de qualité».

Congrès de la FNAUT

Le 17ème congrès de la FNAUT sera organisé par la FNAUT Lorraine à Nancy les 6 et 7 novembre 2010. Une fiche d'inscription précisant le programme sera encartée dans un prochain numéro de FNAUT Infos.

Actes du colloque GART-FNAU-FNAUT

Les actes du colloque sur la valorisation des étoiles ferroviaires et des gares périurbaines (FNAUT Infos n°183) sont disponibles sur le site www.gart.org.

Patrimoine ferroviaire

Un recueil des articles publiés dans FNAUT Infos sur la protection des emprises ferroviaires est disponible au siège de la FNAUT (4 euros port compris, paiement en timbre si possible).

Remerciements

La FNAUT remercie chaleureusement les lecteurs de FNAUT Infos qui, par leurs dons généreux, lui ont permis de traverser une situation très difficile de trésorerie.

fnaut infos- Bulletin mensuel d'information
Directeur de publication : Jean Sivardière
CPPAP n° 0913 G 88319 - Dépôt légal n°186
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

fnaut -infos
transport - consommation - environnement
n°187
septembre 2010
Bulletin de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports - édition nationale

La voiture recule au cœur des villes

Dès 2006, un recul de l'usage de la voiture a été détecté dans les 55 communes du Grand Lyon et dans les 85 communes de Lille Métropole (FNAUT Infos n°153). A Lille, la part modale de la voiture, qui était de 42% en 1976 et 60% en 1998, est retombée à 56% en 2006 ; à Lyon, cette part est passée de 38% en 1976 et 53% en 1995 à 49% en 2006.

De nouvelles enquêtes du CERTU réalisées à Reims, Rennes, Rouen, Toulon, Strasbourg et Bordeaux ont récemment confirmé le caractère national de cette tendance : à Strasbourg, où des efforts considérables ont été déployés pour décourager "l'autosolisme" et encourager l'usage du transport collectif et du vélo, la part modale de la voiture est même devenue minoritaire (45%).

De cette évolution heureuse, on peut tirer plusieurs enseignements.

Pour maîtriser l'automobile, on n'a pas besoin d'inventer de nouveaux modes de déplacements, tramways aériens ou tapis volants : la panoplie technique disponible suffit (vélo, transport collectif, réduction du stationnement, autopartage, covoiturage, plans de déplacements d'entreprises, parcs relais...).

Par contre beaucoup reste à faire sur le plan politique : est-il normal que, comme le déplore le CERTU, une place de stationnement de surface en centre-ville soit effectivement payée moins de deux heures par jour ? que, dans certaines villes, on construise encore des parkings centraux ? que les autobus soient encore si souvent bloqués par les embouteillages faute de couloirs réservés ? qu'on néglige autant le vélo alors que des dépenses modestes peuvent en faire un transport de masse ?

Est-il normal que le péage urbain ait été si longtemps ignoré dans notre pays, alors qu'il se développe avec succès chez nos voisins européens, et qu'on encourage si peu le télétravail, pourtant susceptible de réduire les embouteillages observés aux heures de pointe, et l'autopartage ?

Est-il normal enfin qu'on laisse se développer le trafic automobile dans les villes moyennes et les zones périurbaines et rurales, en ne prenant aucune mesure pour enrayer l'étalement urbain en tache d'huile et la dispersion des activités et centres commerciaux ?

Jean Sivardière

Le système ferroviaire français en crise

La forte hausse des péages versés par la SNCF à RFF facilite la régénération et la modernisation du réseau classique, mais elle menace aujourd'hui la rentabilité du TGV, et du même coup la possibilité pour la SNCF de financer le déficit d'exploitation des trains Corail. Et elle ne suffit pas à stabiliser le modèle économique de RFF. Pour concrétiser une politique globale des transports conforme aux intentions du Grenelle de l'environnement, il est indispensable que l'Etat devienne une véritable autorité organisatrice du transport ferroviaire à moyenne et longue distance (hors TER et Transilien). Il doit reprendre la dette ferroviaire comme cela avait été promis lors de la création de RFF. Le TGV ne doit pas assumer seul le financement des trains Intercités, le transport aérien et le transport routier doivent eux aussi y contribuer à titre écologique et au nom de l'aménagement du territoire.

Gare de Rouen RD (photo : Marc Debrincat)

Les données de base

La SNCF pratique le "yield management" de longue date avec le calendrier voyageur des trains Corail. En 1981 puis surtout en 1993, elle a introduit des prix de marché associés à des périodes normales et de pointe. En 2007, elle a ajusté les prix du TGV en fonction du coefficient de remplissage.

En 2008, l'exploitation des TGV était largement bénéficiaire et la SNCF annonçait un bénéfice d'un milliard €. La marge pour les TGV, officieuse, était estimée à 20 %.

Cette même année, les péages versés à RFF pour l'ensemble du réseau, environ 3 milliards € tous trafics confondus (dont 40% pour le TGV), ont couvert 48 % du coût total de l'infrastructure : service de la dette (25 %) + coûts fixes d'exploitation, d'entretien et d'investissement (50 %) + coûts variables d'usage (25 %). Les TGV et les Transiliens ont payé le coût complet, les Corail et les TER couvrant le coût variable d'usage, conformément aux principes européens. En 2008, les trains de fret ne payaient que 1,8 € du train.km pour un coût marginal estimé à 4,3 €.

On distingue quatre sous-catégories de péages pour les LGV : lignes à fort (N1), moyen (N2) et faible (N3) trafic, et TGV Est (N4). N1 correspond au niveau de prix par sillon le plus élevé. La LGV Est est la moins chère. Les péages sont également fonction des heures et, selon un barème dégressif, de la capacité d'emport des convois. RFF applique donc à son tour, vis-à-vis de la SNCF, une forme de yield management.

Congrès de la FNAUT

Le 17ème congrès de la FNAUT aura lieu à Nancy les 6 et 7 novembre 2010.

Si vous souhaitez y participer, demandez le dossier préparatoire et la fiche d'inscription au siège de la FNAUT (vous allez recevoir ces documents si vous avez rempli la fiche d'inscription provisoire encartée dans le numéro de juillet de FNAUT Infos).

Le modèle économique du TGV

En 2009, RFF a investi 3,3 milliards € sur le réseau, dont 1,6 sur le réseau classique (+ 28% par rapport à 2008).

Un contexte en évolution

● D'après la Commission Européenne, les péages doivent au minimum, et au plus tard en 2014, financer les coûts variables. La directive 2001-14 permet aux Etats de fixer librement les péages, en fonction des possibilités du marché, pour les rapprocher du coût complet.

● Conforme aux incitations du Grenelle de l'environnement et au report modal de l'avion et l'automobile vers le rail, la remise à niveau du réseau classique est engagée à travers le contrat de performance Etat-RFF. L'objectif est d'obtenir progressivement une tarification au coût complet de l'infrastructure afin d'obtenir un financement sur des bases durables. Entre temps, RFF perçoit des péages inférieurs au coût complet lorsque les activités ne génèrent pas encore de revenus suffisants, et l'Etat les complète par des subventions.

● Les TGV sont directement affectés par cette politique puisque, à travers la politique de yield management appliquée par RFF à la SNCF, des niveaux plus élevés de péages leur sont imposés sur les LGV pour permettre de subventionner les autres circulations.

● Les TGV, qu'ils soient exploités par la SNCF ou par un nouvel opérateur, devront financer également, à travers une taxe sur le prix des billets, l'exploitation et la modernisation des dessertes nationales de voyageurs assurées par les trains Corail. Le taux envisagé de cette taxe serait de l'ordre de 2,5 %.

Indépendamment de l'évolution des charges d'exploitation et de maintenance du réseau assurées par la SNCF, les charges supportées par les TGV sont donc appelées à augmenter.

Cependant la maintenance des infrastructures par la SNCF peut et doit faire l'objet de gains de qualité et de productivité très importants : 15 % entre 2008 et 2012, comme cela est acté dans le contrat de performance de RFF.

Hausse des péages

D'après la SNCF, les péages ont augmenté de 10,6 % entre 2008 et 2009 quand le nombre de trains n'a progressé que de 1,9 %.

Selon RFF, qui souligne la nécessité de financer la rénovation du reste du réseau, ils devraient augmenter de 11,6% entre 2009 et 2010, puis de 16 % en 2011. Au final, sur la période 2008-2013, la hausse pourrait atteindre de 750 à 780 millions € dont, précise RFF, 450 millions reviendront en fait à la SNCF pour l'entretien du réseau en contrepartie de la sous-traitance qu'elle assure. La SNCF avance de son côté le chiffre de 940 millions, soit une hausse de 75 %.

La hausse des péages décidée par l'Etat doit faire passer le taux de couverture des dépenses de 50 % à 60 % d'ici à 2013 (l'Etat maintient donc une contribution importante à la maintenance du réseau). Cette hausse ayant été décidée avant la crise, des études sont en cours pour définir le niveau de péages qui permettra au système d'être rentable.

Baisse de rentabilité du TGV

La rentabilité du TGV serait ainsi menacée par cette hausse des péages. La SNCF assure que sa marge opérationnelle aurait déjà dégringolé de 20,1 % en 2008 à 10,2 % en 2009. Selon elle, «dans les conditions économiques actuelles, le bénéfice généré par le TGV sera nul d'ici trois ans si on continue sur cette voie».

Cependant ce résultat ne s'explique pas par la seule hausse des péages. Il doit donc aussi traduire une augmentation des coûts de production.

On n'évoquera pas ici la question du renouvellement des rames, car son financement devrait logiquement être pris en compte dans les résultats d'exploitation de la SNCF à travers les charges d'amortissement.

Equilibre économique ?

Un TGV sur cinq perdrait actuellement de l'argent. En janvier 2010, la SNCF «envisageait» - avant l'interdiction formelle de Dominique Bussereau - de supprimer ou réduire fortement certaines relations TGV dès la fin de l'année. Pouvaient être concernés par ces mesures les axes Paris-Arras, Lille- Strasbourg et Nantes-Strasbourg. De même, sur l'axe Strasbourg-Lyon du TGV Rhin-Rhône, la SNCF prévoit une desserte inférieure à celle figurant dans la déclaration d'utilité publique.

RFF relativise la menace qui pèserait sur le TGV et fait valoir qu'à moyen terme, l'impératif écologique va favoriser le rail sur les courtes et moyennes distances. Il affirme que ses péages seront les mêmes pour tous les exploitants de lignes lors de l'ouverture à la concurrence, et qu'ils ne représentent que 25 % du coût du prix du billet facturé au voyageur. La SNCF annonçait un taux de 30 % en 2008.

Devinette (facile)

Qui a dit : «une chose est certaine, contrairement à certaines informations parues dans la presse, l'Etat ne reprendra évidemment pas à la SNCF d'une main, sous forme de péage d'infrastructure, ce qu'il lui donne de l'autre en faisant prendre sa dette en charge par le nouvel établissement public RFF» ?

Réponse page 4.

Les tarifs du TGV

D'après ce qui précède, en raisonnant sur des ordres de grandeurs (une hausse de 50 % des péages, ces derniers constituant 30 % du coût du billet), on peut s'attendre à une augmentation de 15% du prix du billet TGV.

Cette augmentation est significative, mais elle est équivalente à celle que la SNCF a imposé à sa clientèle lors du remplacement de certains trains Corail par des rames Téoz. Pour le voyageur, le surcoût dû à l'augmentation des péages pour régénérer les infrastructures ne serait donc pas supérieur à celui que la SNCF exige pour une simple mise à niveau - et non un renouvellement - du matériel roulant.

Une hausse de 15% des tarifs du TGV présente cependant un risque commercial sérieux pour la SNCF. Aujourd'hui en effet, le TGV est perçu par la clientèle comme étant :

- cher pour un voyageur isolé ;

- trop cher pour deux voyageurs ne possédant pas de carte de réduction ;

- inabordable pour les familles et les mini-groupes comparativement à l'automobile.

Cette perception s'explique très facilement pour le voyageur isolé, même si on s'en tient à l'affirmation de la SNCF selon laquelle le prix moyen du billet n'aurait pas augmenté lors de l'introduction de NOTES en octobre 2007 :

- les tarifs «Pro» et les abonnements augmentent beaucoup plus vite que les prix maximaux validés par l'Etat ;

- la SNCF reconnait maintenant officiellement que, sur les lignes les plus chargées, des TGV circulant antérieurement en période normale ont été convertis en TGV de pointe ;

- la "réduction des réductions" accordées aux titulaires des cartes commerciales est notoire, à défaut d'être reconnue publiquement par la SNCF.

Les voyages supplémentaires induits par les tarifs Prem's, les iDTGV… sont, au moins en partie, financés par la clientèle qui voyage par nécessité en utilisant la tarification traditionnelle.

La SNCF a donc, dans une certaine mesure, anticipé l'augmentation des péages, à moins qu'il ne s'agisse de contrebalancer une dérive importante de ses charges de production.

Par ailleurs, depuis de nombreuses années, le fait que l'augmentation des tarifs de la SNCF ait été supérieure à l'inflation constitue une donnée officielle aux yeux de l'Etat.

Quant aux voyages à deux ou en famille, la comparaison avec le coût marginal de la voiture (carburant et péages), surtout dans une période de modération des prix du pétrole, suffit à expliquer la perception de la clientèle.

Performance

Le rapport qualité-prix de la concurrence routière et aérienne ne cessera, comme dans le passé, de progresser. Le mode ferroviaire doit, pour rester compétitif, procéder à la même démarche. A ce titre, de façon générale, les organisations doivent être assouplies. Des compromis doivent être recherchés entre les pratiques extrêmes des différents modes et opérateurs.

Les économies recherchées notamment sur la maintenance, comptablement mesurables, ne doivent pas se faire *au détriment de la qualité du service que perçoit le client* : elles entraînent à terme des pertes de recettes non mesurables mais généralement supérieures aux économies réalisées. C'est le principe de base des certifications qualité selon les normes internationales ISO, qu'il serait opportun de mettre en œuvre sur le TGV (et les autres trains).

La modernisation des infrastructures doit être optimisée au niveau du système ferroviaire, et non des seules installations fixes en limitant le coût des travaux sans prendre en compte les pertes de recettes induites chez les exploitants (FNAUT Infos n°186). Une amélioration de la coordination entre la SNCF et RFF est indispensable. La FNAUT préconise la solution allemande sous forme de filialisation de RFF pour la gestion du réseau (FNAUT Infos n°168).

Les inquiétudes de RFF

Après avoir annoncé, en avril dernier, un bénéfice de 304 millions d'euros sur 2009, RFF déchante aujourd'hui malgré la hausse des péages obtenue de l'Etat en 2009 lors d'un arbitrage gouvernemental qui lui était très favorable.

Non seulement les coûts d'entretien du réseau (50 000 cheminots de la SNCF y sont affectés) dérapent de 3 à 4% par an, mais la subvention de l'Etat (2,3 milliards d'euros en 2009) a diminué de 300 millions par an en trois ans, «à rebours de la communication gouvernementale» (Les Echos) : «tout en claironnant son attachement au ferroviaire, l'Etat a revu son effort à la baisse». On peut craindre aussi une stagnation des trafics et une remontée des taux d'intérêt.

Dans une intervention récente devant la Commission des finances de l'Assemblée Nationale, Hubert du Mesnil, président de RFF, a parlé ouvertement de «dérive structurelle» de la situation financière et craint une hausse de la dette, qui se monte déjà à 28 milliards d'euros, en contradiction avec le contrat de performance Etat-RFF signé en 2008.

Les propositions de la FNAUT

Péages

Les frais financiers représentent 25 % du coût de l'infrastructure. Compte-tenu de la situation financière problématique de RFF (encadré), sa dette doit être reprise par l'Etat, selon une préconisation récente de la Cour des Comptes, comme cela a été fait en Allemagne lors de la réforme ferroviaire de 1994. Faute de financement public disponible, les écotaxes doivent constituer la ressource nécessaire. Aujourd'hui, la fiscalité reste "anti-Grenelle" avec des taxes carbone et poids lourds sans cesse repoussées et un carburant avion (kérosène) toujours détaxé.

Le yield management de RFF est pertinent, mais il doit être affiné pour certaines types de trains, en particulier les dessertes radiales à trafic potentiel limité ainsi que les dessertes province - province.

Tarification

En période de crise, la SNCF ne peut plus se contenter d'inciter à la surconsommation de voyage pour remplir les trains les moins chargés. Il est indispensable de rendre le train plus attractif que l'avion sur quelques grands axes, mais surtout plus attractif que la voiture sur l'ensemble du territoire national.

C'est d'abord la route, comme pour le fret, qui doit constituer le réservoir de trafic du rail. Cette orientation est conforme à l'intérêt financier du rail et à l'intérêt écologique de la collectivité.

A ce titre, la FNAUT a formulé des propositions variées :

- des tarifications adaptées pour les voyages de courte durée, des mini groupes (pour résister à la concurrence de l'automobile) et des groupes (pour résister à celle du car) ;
- la distribution des billets accessible par tous les canaux de vente, des échanges et remboursements gratuits.

Exploitation du réseau

La politique de massification du trafic ferroviaire par la SNCF, surtout en période de crise, ne doit pas se limiter, comme pour le fret, à une exploitation des seuls grands itinéraires à fort trafic. La SNCF doit concentrer économiquement les flux diffus en articulant beaucoup mieux les liens possibles entre dessertes nationales et régionales, à l'image des "hubs" des compagnies aériennes et des modèles d'exploitation ferroviaire « en réseau » en vigueur dans de nombreux pays européens.

Les améliorations dans ce domaine constituent une composante forte de l'évolution attendue du modèle économique du TGV que la SNCF n'aborde pas. Une telle approche améliorerait également le bilan financier des TER.

La FNAUT a formulé des propositions dans ce domaine :

- la conception dogmatique de dessertes écartant certaines villes moyennes doit être revue ; il vaut mieux aller chercher la clientèle routière là où elle se trouve que vouloir gagner quelques minutes sur l'avion ; exemple : la suppression de la desserte de Toul - sans gain de temps ! - lors du remplacement d'un train Corail par un TGV ;
- les correspondances doivent être mieux gérées ; il y a des compromis à trouver entre les 3 à 5 mn garanties dans le passé et les 20 mn à plus d'une heure, sans garantie de la SNCF aujourd'hui, alors que gagner 15 mn nécessite 1 milliard d'euros (50 km de LGV) ; autre illustration, les changements de sens pour les trains "rapides" prenaient 5 mn avec manœuvres, il faut aujourd'hui au moins 10 mn, sans manœuvre avec les TGV.

photo : Marc Debrincat

Investissement

Les nouvelles LGV, au trafic potentiel généralement plus limité que celui des LGV en service, ne doivent pas être seulement conçues pour les trafics importants, liés à Paris pour les radiales et aux têtes de ligne pour les transversales. Pour gagner des parts de marché sur la route, ces lignes doivent pouvoir assurer facilement, en complément, des trafics à grande vitesse sur des distances moyennes, voire faibles ; par exemple : Besançon-Dijon, Poitiers-Bordeaux, Agen-Toulouse.

En conséquence, la desserte des gares "historiques", telle que prévue sur l'axe Tours-Bordeaux selon le modèle allemand, ne pénalise pas les liaisons rapides à grande distance, comme Paris-Bordeaux, et doit être privilégiée. A défaut, les gares nouvelles doivent être établies pour être accessibles directement par TER et ne pas imposer des parcours d'approche en voiture importants, générateurs de temps morts et d'aléas qui pénalisent fortement les trafics TGV à moyenne ou courte distance. Les positionnements aberrants de Lorraine-TGV, Aix-en-Provence-TGV et Avignon-TGV contribuent à la fragilité de l'exploitation des liaisons Strasbourg-province et à l'échec total de la relation TGV Marseille-Montpellier, qui n'a, semble-t-il, fait l'objet d'aucun retour d'expérience.

Après la fercamisation, la fercarisation du rail ?

Nous avons déjà évoqué la création éventuelle de services Intercités par autocar sur autoroute (FNAUT Infos n°180 et 181). La Fédération Nationale des Transports de Voyageurs (FNTV), qui rassemble les autocaristes, exerce de fortes pressions en ce sens sur le gouvernement. Dominique Bussereau a nommé un haut fonctionnaire, Patrick Labia, pour étudier cette demande à laquelle la FNAUT est vigoureusement opposée, sauf cas très particuliers.

Un point de vue d'usager

Xavier Braud, en tant que «simple usager forcé des autocars», rappelle ici quelques inconvénients inhérents à l'autocar, qui ne doivent pas être évacuées des réflexions en cours.

L'usager est généralement plus secoué qu'en train ; souvent il ne peut pas lire car l'inconfort le rend malade.

Il est considérablement plus serré qu'en train et ne peut pas se déplacer pour se dégourdir les jambes.

Il ne peut généralement pas aller aux toilettes car, quand il y en a dans le véhicule, elles sont fermées pour éviter la corvée de nettoyage au chauffeur. Il a interdiction de manger dans le car, pour la même raison.

Il subit les embouteillages aux entrées et sorties de ville. Les temps de parcours sont presque toujours sensiblement plus longs qu'en train, contrairement à ce qu'on veut nous faire croire à partir de cas bien particuliers. Les horaires sont toujours aléatoires, les correspondances jamais acquises.

Il faut insister aussi sur la notion de temps de transport "utile" pour le voyageur : il est difficile de déployer un journal, des dossiers, des copies ou un ordinateur dans un car... sans parler de la nuisance de l'autoradio du chauffeur.

En un mot, le transport par car est formidable sur le papier. Tous ceux qui ne le prennent jamais (ministres, élus, baratineurs de bureaux d'étude...) en sont parfaitement satisfaits ! Il suffit pourtant de prendre le car pour se rendre compte que la fréquentation et le taux d'occupation sont désastreux et sans commune mesure avec ceux des services ferroviaires que l'on veut remplacer. Comme pour les temps de parcours, il est inutile de prendre des exemples soigneusement choisis et exceptionnels pour tenter de faire croire le contraire.

Lyon-Turin : train et car

Le meilleur temps de trajet ferroviaire entre Lyon et Turin le matin (TER + Artesia) est actuellement de 4h36 avec une durée de correspondance à Chambéry de 50 mn.

Le même trajet direct en autocar TER Rhône-Alpes-SNCF (réservation obligatoire) avec arrêt d'une mn seulement à Chambéry est de 4h25.

Avant même le rétablissement de relations directes avec un matériel fiable (3 relations directes existaient jusqu'en 2003), on constate donc que le rail pourrait être plus performant que la route, avec des temps de 4h00, même avec une correspondance prévue "large" de 14 mn à Chambéry. On peut tirer la même conclusion de l'examen de la relation ferroviaire de l'après-midi, qui s'effectue en 4h14 avec 31 mn de correspondance à Chambéry.

Ce constat est d'autant plus significatif que l'exemple choisi est favorable à l'autocar (qui circule sur autoroute de bout en bout) alors que les lignes ferroviaires concernées sont anciennes, partiellement à voie unique, à vitesses maximales relativement limitées, et à trafic très intense où cohabitent des dessertes TER, TGV et fret.

Du train au car : pertes de clientèle

Nous avons affirmé (FNAUT Infos n°182) que la mise sur route d'un service TER pourrait se traduire par l'évasion de 50% de la clientèle vers la voiture.

Nous ne possédons aucune donnée chiffrée sur les transferts sur route récents. Mais nous disposons de données précises pour un cas inverse. Sur la relation régionale Nantes-Pornic, entièrement assurée par car en 1990, des trains ont été peu à peu introduits en été, puis la desserte a été entièrement basculée sur rail en 2001-2002. Les hausses de trafic constatées sont spectaculaires : entre 2000 et 2005, le nombre de voyageurs a été multiplié par 3,58 et celui des voyageurs.km par 2,22.

Dans son ouvrage très précis « Des omnibus aux TER » (éditions La Vie du Rail, 2002), Pierre-Henri Emangard cite un taux moyen de pertes de trafic constatées de 37% lors des nombreux transferts sur route intervenus au début des années 1970. Un taux de 50% aujourd'hui est donc vraisemblable.

En effet, depuis 30 ans, le taux de motorisation des ménages est passé de 60% à plus de 80% ; le confort et la fiabilité des voitures se sont améliorés ; le réseau routier a été modernisé ; le prix réel des carburants a été divisé par 3 (FNAUT Infos n°173). L'usage de la voiture est donc devenu beaucoup plus attractif. Le confort du car a progressé moins vite que celui du train. Enfin, les dessertes ferroviaires étaient tellement mauvaises en 1970 que les pertes de trafic alors constatées seraient bien plus élevées si on les avait calculées à partir du trafic ferroviaire potentiel.

L'Etat, autorité organisatrice du TGV ?

Face à la crise financière du système ferroviaire, l'enjeu est la poursuite de l'incitation au report modal de l'avion et surtout de la voiture vers le train, qui ne se limite pas au TGV. Cela suppose, comme l'a souligné le sénateur Hubert Haenel, la définition d'une politique des transports conforme aux intentions du Grenelle de l'environnement et sa traduction dans un plan d'action.

Cette politique doit être multimodale. Au sein du mode ferroviaire, elle doit exploiter systématiquement les complémentarités entre les différentes prestations à assurer : fret de toutes natures ; services voyageurs à courte, moyenne et longue distance (TER, Intercités et TGV).

Elle doit comporter un volet « services » et un volet financier définissant les moyens à mettre en œuvre en face des résultats attendus sur les services.

Le volet « services » doit faire l'objet d'un cahier des charges, fixé par l'Etat, applicable à tous les opérateurs comme l'a proposé la FNAUT pour les dessertes nationales hors TGV.

Le TGV doit rester la meilleure source de profits pour la SNCF. Il doit contribuer au financement des trains Corail, mais l'avion et la voiture doivent aussi le faire à titre écologique et au nom de l'aménagement du territoire.

De plus, la future ouverture à la concurrence des dessertes nationales modifie la donne : certaines dessertes TGV devenant elles-mêmes déficitaires, tous les opérateurs devront, à travers leurs dessertes rentables, subventionner les dessertes déficitaires d'utilité publique, TGV compris.

Par suite, l'Etat doit être, comme cela est maintenant reconnu pour les dessertes classiques, bénéficiaires ou non, autorité organisatrice du TGV, donc en fait de l'ensemble des dessertes ferroviaires nationales. On peut d'ailleurs remarquer qu'il est intervenu récemment, au nom du service public, pour le maintien de certaines relations TGV et pour le prélèvement d'une taxe sur les TGV.

Enfin, bien que l'Etat prévoie en 2012 le financement de 40 % des frais d'infrastructure, il est indispensable que le système ferroviaire soit partiellement financé par les autres modes de transport à travers des écotaxes.

Jean Lenoir et Jean-Paul Jacquot

Devinette : la réponse

L'auteur de la citation (page 2) relative à la dette de RFF est Bernard Pons, alors ministre de l'Equipement (11 juin 1996) et père, avec sa secrétaire d'Etat Anne-Marie Idrac, de la réforme ferroviaire de 1997 qui a créé RFF.

Un drame à Grenoble

Projet ringard imaginé dans les années 1960, défendu bec et ongles depuis 25 ans par les élus PS-PC, leurs opposants de droite et la CCI, la rocade nord de Grenoble (FNAUT Infos n°158, 162, 170) a pris un coup sur la tête, fin mars, suite au rapport accablant de la commission d'enquête publique, qui a repris la totalité des arguments de l'ADTC-Grenoble, d'autres associations et des écologistes, coalisés contre ce projet pompidolien imbécile.

Depuis ce «coup de tonnerre», ce «séisme» (Le Dauphiné Libéré), la cité dauphinoise vit un véritable drame et on y pleurniche abondamment.

Jean Vaylet, président moderniste du MEDEF de l'Isère, rappelle qu'il faut «augmenter la visibilité internationale de Grenoble en termes d'innovation technologique», mais se lamente quand un projet d'un autre âge semble enfin enterré. Il est «horrifié» par l'abandon de la rocade «qui condamne Grenoble à la stagnation voire au déclin».

Pierre Streiff, président de BTP-38, estime que «cette ville recule, c'est hallucinant ; c'est son avenir qui est en question». Pour Robert Sorrel, président de la CGPME-38, «ce ne sont pas les transports en commun qui répondront aux besoins des professionnels pour les expéditions et les chantiers».

Selon Yvan Moryussef, président de la FNAIM-38, «il faut que nos enfants puissent trouver un emploi, Grenoble restera une petite ville de province». «Un petit village» même, selon Gilles Dumolard, président de la CCI, qui déplore avec des accents pathétiques «une catastrophe invraisemblable» : «il ne faudra pas se plaindre si le chômage augmente».

Pierre Préau, géographe interrogé par le Dauphiné Libéré, énonce une pensée profonde : «il y a deux solutions, moins de voitures ou des routes plus larges». Il oublie seulement que, si on élargit les routes, on induit du trafic.

Sourds jusqu'à l'autisme aux avertissements, Michel Destot, maire PS de Grenoble, Marc Baietto, président PS de la communauté d'agglomération (qui a remplacé Didier Migaud, autre promoteur du projet, parti à la Cour des Comptes) et André Vallini, président PS du conseil général de l'Isère, ont décidé... de poursuivre les études, alors que toutes les variantes possibles ont été envisagées. Après avoir consacré, depuis 20 ans, beaucoup de temps, d'énergie et d'argent public à promouvoir la dernière autoroute urbaine de France, sauront-ils un jour se tourner vers des solutions modernes et lancer le premier péage urbain ?

Jean Sivardière

La Fédération Européenne des Voyageurs

La Fédération Européenne des Voyageurs - European Passenger's Federation (FEV-EPF) - est, à l'échelle européenne, ce qu'est la FNAUT à l'échelle de la France (la FNAUT a contribué à sa création). Elle compte 30 membres répartis dans la plupart des pays d'Europe. Ces dernières années ont vu l'arrivée de membres d'Europe de l'Est : en 2010, une association polonaise et deux associations hongroises ont ainsi rejoint la FEV.

La FEV se soucie de la qualité des services internationaux de transport public. Elle entretient des relations régulières avec certains acteurs du transport en Europe, tels que l'UITP - l'association des professionnels du transport public - ou encore Railteam, une alliance stratégique de différents transporteurs ferroviaires tels que la SNCF ou la DB. Elle collabore aussi avec l'agence ferroviaire européenne.

La FEV a répondu aux consultations organisées par les institutions européennes sur le thème du droit des passagers. Ses préoccupations portent en particulier sur :

- les droits des passagers aériens, sujet d'actualité suite aux perturbations engendrées par le nuage émis par le volcan islandais (FNAUT Infos n°185) ;
- la non-admission des passagers sans véhicule sur les ferries en Europe. A titre d'exemple, la totalité des compagnies maritimes assurant les liaisons France-Îles Britanniques, à l'exception de LD Lines sur Dieppe-Newhaven qui est en délégation de service public, refusent les passagers non motorisés.

La FEV a également travaillé sur un système d'information sur les transports collectifs équivalent à ViaMichelin, capable de fournir un trajet de porte à porte entre deux lieux quelconques.

La diversité des associations membres permet un partage enrichissant d'informations et d'expériences. Nos collègues anglais ont diffusé récemment des documents sur la substitution des dessertes ferroviaires par des dessertes routières afin d'aider les membres à riposter aux attaques contre le rail.

Le dernier congrès de la FEV a eu lieu à Malmö (Suède) les 20 et 21 mars 2010. Une bonne occasion de s'informer sur la politique des transports en Suède, en particulier en matière de libéralisation. A Malmö, une traversée ferroviaire souterraine comportant une nouvelle gare en pleine ville a été aménagée pendant que certains en France s'obstinent à concevoir des "gares de betteraves".

Jean-Yves Bouffet, représentant de la FNAUT auprès de la FEV

La fédération Transport et Environnement

La Fédération Européenne T&E, dont la FNAUT est membre, est intervenue auprès de la Commission Européenne, qui prépare un texte sur la taxation de l'énergie.

Le prix des carburants routiers est deux fois plus élevé en Europe qu'aux USA. Par suite, les constructeurs automobiles y ont été incités à proposer des véhicules moins énergivores et la consommation par habitant y est deux fois moins élevée.

Pour T&E, une hausse du prix des carburants fossiles est donc la méthode la plus simple et la plus efficace pour amener entreprises et consommateurs à réduire leur impact climatique. Si elle n'exploite pas rapidement cette possibilité, l'Europe n'atteindra pas son objectif de réduction de 30% de ses émissions de gaz à effet de serre d'ici 2020, et le coût d'une politique de maîtrise du réchauffement climatique ne fera que s'aggraver.

Les propositions de T&E

- Elever le niveau minimum de taxation des carburants fossiles consommés par les voitures et les camions, en particulier du carburant diesel (qui émet 12% de CO_2 de plus que l'essence pour un même volume consommé).
- Etendre cette mesure au transport ferroviaire, en particulier dans le cas du fret, où on observe la circulation paradoxale de trains diesel circulant sur des lignes électrifiées.
- Imposer une taxation du kérosène consommé par les avions lors des vols intra-européens, indépendamment de l'introduction du transport aérien dans le système des quotas d'émission de CO_2 en 2012 (85% des quotas seront attribués gratuitement).
- Introduire une taxation minimale des agrocarburants, dont la production contribue elle aussi au réchauffement climatique, contrairement à une opinion trop répandue.
- Indexer les taxations sur l'évolution de l'inflation ou du pouvoir d'achat.

La FNAUT approuve les propositions de T&E, en particulier le rattrapage de la fiscalité du diesel consommé par les voitures et les camions par rapport à celle de l'essence. Bien entendu, la FNAUT est défavorable, en l'absence d'une hausse équivalente des charges pesant sur la route, à une hausse du prix du diesel consommé par les trains de voyageurs, l'augmentation du coût d'exploitation de ces derniers poussant la SNCF et les régions à des transferts sur route qui se traduiraient par un recours accru à l'automobile.

Jean-Paul Jacquot, représentant de la FNAUT auprès de T&E

Forum : passages à niveau

L'exigence de Dominique Bussereau (FNAUT Infos n°186) suscite de nombreuses critiques au sein de la FNAUT.

C'est une sorte de «machination» inventée pour bloquer les projets de réouvertures alors que la sécurité aux PN peut être améliorée par des aménagements de voirie et de signalisation et la pose de radars. C'est un bon prétexte pour ne rien faire et ne rien débourser qui arrange tout le monde. Pendant ce temps, les habitants de bien des petites villes attendent qu'on leur offre une alternative crédible à la voiture, et des TGV franchissent des PN sur les lignes classiques sans que le ministre s'en inquiète.

Guy d'Arripe, FNAUT Aquitaine

Sur la ligne Belfort-Delle, le traitement de quelques-uns seulement des 17 PN existants par la construction d'ouvrages d'art augmenterait de 50% le coût des travaux de réouverture. Nos voisins suisses ont traité la question par des systèmes d'alerte bien moins coûteux et tout aussi sûrs.

Colette Dazy, AUTAU, Belfort

La région Aquitaine entend rouvrir la ligne Oloron-Bedous (25 km) sur ses fonds propres (30 Millions €). Sur les 27 PN, selon RFF, 13 peuvent être supprimés, 5 conservés en l'état, 3 ne présentent qu'un risque modéré et 6 sont à remplacer par des ponts, pour 40 M€. Etudes, enquêtes, appels d'offres et réalisations nécessitent 3 à 4 ans : la rénovation de la voie sera terminée en 2013, bien avant le traitement des PN.

François Rebillard, CRELOC

A La-Tour-du-Pin (38), l'installation de feux supplémentaires à un PN considéré comme dangereux a ramené de 4 à 0 le nombre moyen annuel de collisions.

Jean Sivardière, ADTC-Grenoble

Rechercher le risque zéro aux PN réintroduits lors des réouvertures de lignes est d'une efficacité marginale, il faut éliminer d'urgence le risque important que présentent les 350 PN identifiés comme les plus dangereux.

Max Mondon, CACTUS, Strasbourg

Alors qu'un feu rouge fixe signifie "arrêt impératif" pour tous, un feu rouge clignotant est assimilé à un feu orange clignotant par certains automobilistes, qui accélèrent au lieu de s'arrêter.

Jean Friedrich, FNAUT Alsace

Le ministre a choisi la solution de facilité. Pour diminuer l'insécurité routière, il faut agir sur les comportements des automobilistes, directement (prévention, sanction) et par des aménagements de part et d'autres des PN, bien moins coûteux que des suppressions, ce qui permet de traiter dix fois plus de PN dans le même laps de temps. Il faut aussi que RFF accepte des cantons plus courts et que la SNCF utilise du matériel disposant d'un meilleur freinage, comme en Suisse et en Allemagne.

Eric Boisseau, FNAUT Languedoc-Roussillon

Le ministre applique frileusement le principe de précaution.

Michel Pifaut, 94 Saint-Mandé

Le ministère n'est pas toujours très regardant sur le péril routier : l'an dernier, suite à la réfection de la chaussée sur un km, la vitesse limite de franchissement du PN de Mallemort situé sur la ligne Cavaillon-Pertuis (un AR fret/jour) a été portée de 50 à 90 km/h : une semaine plus tard, un accident mortel s'y est produit, sur lequel la presse a été d'une grande discrétion...

Les lignes ferroviaires à rouvrir n'ont pas été déclassées, mais ont seulement vu leur mode d'exploitation modifié. Puisque le trafic routier a augmenté, c'est aux budgets routiers de supporter le coût de la suppression des PN : aprés tout, dans la totalité des cas, le non respect de la réglementation est le fait des conducteurs des véhicules routiers.

Frédéric Laugier, FNAUT PACA

On pourrait supprimer les avions, le risque de crash n'est jamais nul.

J.J. Chaillot, Blaye Bordeaux Rail

Si un tué tous les 13,8 ans aux PN de la ligne Bollwiller-Guebwiller constitue, selon le ministre, un risque inacceptable, pourquoi agit-on si peu face aux 12 tués par jour sur nos routes ?

François Rebillard, CRELOC

Si on suivait le ministre, il faudrait interdire la circulation de RhôneExpress, liaison tram-train Saint-Exupéry - Part Dieu, qui va fonctionner avec des passages à niveau, et même des croisements avec feux uniquement, en utilisant l'infrastructure de T3.

Maurice Abeille, Lyon Métro Transport Public

On admet trop vite que les conducteurs sont incapables de changer de comportement. S'opposer à la réouverture de lignes au prétexte qu'elles comportent des PN, c'est donner la priorité à la circulation routière et pénaliser les prudents usagers du train (de plus en plus nombreux) en les rendant tributaires de la circulation routière (un comble). Plus grave encore, c'est s'opposer à la revalorisation de régions ferroviairement désertifiées. L'ostracisme ferroviaire n'est pas mort.

Jean-Claude Oesinger, FNAUT Centre

Les accidents de passages à niveau sont des accidents de la circulation routière, et non des accidents ferroviaires. J'estime qu'il y a un parti pris contre le ferroviaire, dans le seul but de pénaliser le rail au profit de l'industrie automobile.

Francis Meyer, association Colmar-Metzeral

Train ou autocar ?

Il faut comparer des choses comparables. Le confort d'un autocar est convenable si on n'a pas de voisin : à 4 places de front, on est trop serré. L'accès à certains cars confine à l'escalade du fait d'un plancher très haut, car il faut disposer d'une soute à bagages. Un train TER conçu comme un car aurait un plancher surélevé sur lequel on trouverait 120 à 150 sièges. Les normes de résistance du car aux chocs sont inférieures à celles du train.

Xavier Lavaud, 33 Bordeaux

TER ou tram-train ?

Sauf à développer un matériel spécifique, la circulation de tram-trains implique l'électrification des voies RFF. Il s'agit d'une opération coûteuse qui n'a de pertinence que si le trafic attendu est élevé. L'argent investi pour électrifier la section de ligne Lutterbach-Thann de la vallée de la Thur (alors même qu'il n'est pas prévu de faire circuler des trains directs entre Thann et Bâle) n'aurait-il pas été mieux utilisé pour rétablir la desserte ferroviaire de Guebwiller ou une liaison directe Colmar-Fribourg ou Haguenau-Rastatt ?

Jean-Marie Tisseuil, AUT Ile-de-France

Gratuité

J'approuve le point de vue de la FNAUT sur la gratuité des transports. A Lille, on a donné la gratuité aux lycéens. Résultat : beaucoup prennent le métro au lieu de marcher, et le métro est surchargé sur certains tronçons aux heures de pointe. On est donc obligé d'envisager le doublement de la longueur des rames, à très grands frais...

David Haydock, Today's Railways Europe

Jour férié

Je suis effaré par l'offre Transilien ce lundi de Pentecôte, jour férié travaillé par 25% des salariés. Sur la ligne du RER C, le premier train au départ de Saint-Quentin est à 11h10. Pour le retour, il n'y a pas de train de 16h36 à 19h36. Sur la ligne de Montparnasse, il n'y a aucun train de 5h38 à 9h38. Sur la ligne de la Défense, il n'y a aucun aucun train de 5h47 à 9h47. Que l'on soit de service ou en congé, on n'a pas le droit de circuler en train ce jour férié. L'attitude de la SNCF est scandaleuse.

Mathieu Golinelli, 78 Voisins-le-Bretonneux

Autoroute inutile

L'A41 permet de relier Annecy et Genève (19 km) en 30 mn. Peu après son ouverture à la fin de l'année 2008, 23 000 véhicules, dont de nombreux camions, devaient l'emprunter chaque jour. Aujourd'hui le trafic atteint péniblement 13 à 14 000 véhicules/jour, dont quelques camions.

Jean-Bernard Lemoine, FNAUT Haute Savoie

Permis à points

Récompenses :

⊕ +4 points à Mac Donald Suisse. 80% des produits vendus par cette entreprise proviennent de Suisse, et la moitié de ses transports se font par rail.

⊕ + 3 points à Carrefour. En 2009, grâce à l'optimisation de sa chaîne d'approvisionnement, l'enseigne a économisé 44 000 mouvements de camions, dont 16 000 par report du trafic sur le rail et la voie d'eau.

Bêtisier

⊖ Louis Jacquet, maire de Saint-Marcel-de-Félines (42) : "l'autoroute A89 sera un plus pour maintenir les commerces de proximité». Elle permettra au contraire aux riverains de rejoindre plus vite l'hypermarché le plus proche.

⊖ Jean François, conseiller général UMP de Moselle, déplore «un camouflet pour la Lorraine» : la compagnie Ryanair a choisi de s'implanter à Vatry-en-Champagne plutôt qu'à l'aéroport de Metz-Nancy voisin de la gare TGV-Lorraine de Louvigny, cette proximité étant pourtant, selon lui, «un atout formidable de développement du trafic».

⊖ Damien Abad, conseiller régional UMP de Rhône-Alpes : «depuis 2004, la région a mené une politique des transports sans audace ni ligne directrice, pénalisante pour les générations futures». Rhône-Alpes est la première région de France en matière de TER (1250 trains et 120 000 voyageurs/jour).

⊖ Jean-Claude Peyrin, conseiller général UMP de l'Isère : «la voiture est indispensable pour les déplacements de la vraie vie». Qu'est-ce donc que la «vraie vie» ?

⊖ José Arias, conseiller général PC de l'Isère : «il faut débattre sur ce qui est nécessaire aujourd'hui, et non sur ce qui sera nécessaire dans 20 ans, comme le veulent les écologistes».

Chronique du développement durable

Le Conseil général des Hautes-Alpes, présidé par l'UMP Jean-Yves Dusserre, a attribué une subvention de 170 000 euros à une association pour relancer le sport automobile dans le département : mieux aurait valu ne pas gaspiller l'argent public et attribuer la subvention au tourisme vert.

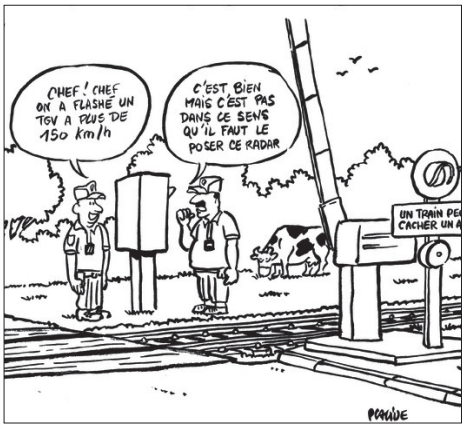
Les 100 équipages qui ont participé au rallye Aïcha des Gazelles au Maroc en mars dernier disposaient d'un dispositif de mesure de leurs émissions de CO2 en temps réel. Un trophée a récompensé les plus économes : mieux aurait valu récompenser ceux qui avaient laissé leur 4x4 au garage.

BIEN DIT

● **François Bayrou :** «le progrès, ce n'est pas uniquement le développement des métropoles ; je plaide pour le maintien d'un réseau de villes moyennes, à dimension humaine, reliées par le train ; à une époque où les collectivités n'ont plus beaucoup d'argent, elles doivent investir dans le ferroviaire afin d'équilibrer les territoires».

● **Hubert Haenel**, alors sénateur UMP du Haut-Rhin, dans une question posée à Dominique Bussereau (Sénat, 6-08-2009) puis retirée suite à l'entrée du sénateur au Conseil constitutionnel : «l'interdiction de nouveaux passages à niveau condamnerait de nombreux projets de réactivation ou de modernisation de lignes en France. Est-il opportun, sous prétexte de sécurité absolue, d'handicaper le report modal de la voiture vers le train, et de favoriser ainsi la voiture, bien moins sûre que le train ?»

● **Marc Svetchine**, directeur régional à RFF : « les passages à niveau ne sont pas dangereux en soi. 98 % des accidents mortels ou non ont pour origine le non-respect du Code de la route. Les incidents techniques sont très rares et, en général, correspondent à des barrières qui restent baissées ce qui constitue un désagrément mais pas un danger ».



Itinéraires cyclistes

Le site ViaMichelin, qui fournit des itinéraires, possède une option vélo : les itinéraires n'indiquent pas les côtes, mais ils précisent l'emplacement des radars automatiques.

Parkings séparés

On sait que les chemins de fer japonais offrent des voitures réservées aux femmes. En Chine, les autorités de la province de Hebei viennent d'ouvrir un parking réservé aux femmes.

Cerf-volant

En septembre 2008, un cerf-volant s'est pris les ailes dans la caténaire d'une voie ferrée de Haute-Savoie : 5 trains ont été annulés et remplacés par des cars (source : La Vie du Rail).

Brèves

Tramway et cadre de vie

A Grenoble, le long des grands boulevards Est-Ouest aujourd'hui parcourus par la ligne C de tramway, le trafic routier est passé de 60 000 à 35 000 véhicules/jour et le trafic en transport collectif de 15 000 à 45 000 voyageurs/jour. Les nuisances ont fortement diminué, et 1000 logements vides sont aujourd'hui occupés.

Un successeur du TVR ?

Modulo-Sys est un nouveau système de transport collectif urbain étudié au pôle de compétitivité Lyon Urban Truck and Bus. C'est un bus modulaire et extensible qui, par ajout ou retrait de remorque(s), s'adaptera au volume du trafic selon les heures de la journée. Les heures de pointe imposent en effet la capacité du matériel alors qu'elles ne représentent que 20 à 30% du temps. L'engin combinera trois ruptures technologiques : une meilleure insertion dans le trafic, l'approche modulaire et l'hybridation modulaire (www.lutb.fr).

Réchauffement

Des Maldives au golfe du Bengale, 250 millions d'habitants sont menacés par la hausse du niveau des océans.

D'après les prévisions les moins alarmistes, une montée d'un mètre ferait perdre 6% de leurs terres émergées aux Pays-Bas, 17% au Bengladesh et 80% dans l'atoll Majuro, en Océanie.

L'Etat français a bloqué toute nouvelle construction sur le territoire de Frontignan-Plage en raison des risques trop élevés de submersion marine. Depuis 1990, le niveau de la Méditerranée a augmenté de 2,5 à 10 mm/an.

Le niveau moyen des océans s'élève aujourd'hui de 3,3 mm/an : 1 mm par fonte des glaciers de montagne, 1 mm par dilatation thermique des océans et 1,3 mm par fonte des calottes polaires.

Le saviez-vous ?

● Le poids financier des régions est très faible : elles n'engagent que 11,2% des dépenses des collectivités territoriales, contre 28,3% pour les départements et 60,5% pour les communes et regroupements de communes.

● En 2009, la SNCF a dépensé 2 millions d'euros pour nettoyer des tags sur les trains et dans les gares en région parisienne, et presque autant en province.

● Le trafic des poids lourds engendre plus du tiers des recettes des sociétés autoroutières françaises.

● En émettant 500 kg de carbone, on peut faire un aller-retour Paris - New-York en avion, 15 000 km en voiture ou 18 fois le tour de la Terre en TGV.

Actions en régions

Alsace

● A Strasbourg, ASTUS remet en place des témoins de lignes afin de contribuer à l'amélioration du service rendu par le réseau urbain et périurbain, et demande l'intégration de la ville frontalière de Kehl dans la zone tarifaire de la Communauté urbaine. L'association a présenté un ensemble de propositions d'aménagements de la gare SNCF, de la place et de ses abords (accès des piétons, cyclistes, bus, cars et taxis ; limitation de la circulation automobile de passage). Elle réclame un meilleur fonctionnement de la ligne Strasbourg-Lauterbourg.

● Le CACTUS souhaite la mise en place d'un RER sur l'étoile ferroviaire strasbourgeoise à l'image des S-Bahn allemands, et la création rapide d'un titre intermodal régional.

● L'association pour la promotion du chemin de fer Colmar-Metzeral, qui réclame aujourd'hui la réouverture de la ligne Vogelsheim-(Fribourg), s'inquiète des préconisations de la Cour des Comptes concernant le TER et dénonce le «décret Bussereau» relatif aux passages à niveau.

Ile-de-France

● L'AUT Ile-de-France a été auditionnée au Sénat par la commission spéciale Grand Paris. Elle a émis des réserves sur le tracé du métro de rocade et sur les modalités de financement du projet.

● L'association CIRCULE se réjouit des projets d'investissements sur le RER C, mais elle estime que le retour à un fort taux de régularité est le préalable indispensable à la création des nouvelles dessertes prévues en 2015-2017. Elle demande le sextuplement des voies entre Juvisy et la Bibliothèque F. Mitterrand, afin de renforcer la desserte du Val de Marne sans pénaliser les autres tronçons du RER C.

● L'association des usagers du RER D constate que le programme d'amélioration de la ligne D vient de s'achever sans que le quotidien des voyageurs ait changé significativement : incidents de voies, de signalisation, d'alimentation électrique, d'aiguillage, de passage à niveau,... perturbent encore les circulations. En cas d'incident, les voyageurs Grandes lignes sont pris en charge par la SNCF, ceux de banlieue sont oubliés.

Languedoc-Roussillon

● La FNAUT-LR plaide pour l'introduction du tramway à Nîmes pour la desserte urbaine et périurbaine.

● L'association des usagers de la ligne Perpignan-Cerbère-Port Bou, animée par Stéphane Pinéda, a lancé une enquête pour connaître les attentes des voyageurs. Elle propose déjà la création d'arrêts supplémentaires et l'amélioration des correspondances, notamment avec les TGV.

Poitou-Charentes

● La FNAUT Poitou-Charentes regrette la faiblesse de la concertation entre les usagers et le Conseil régional au sujet du TER : le comité régional des partenaires ne s'est pas réuni depuis 18 mois. La démocratie participative ne doit pas rester un slogan. Elle critique par ailleurs le manque de coordination entre autorités régionale et intercommunales : les correspondances TER-bus sont déficientes.

● La FNAUT Poitou-Charentes a rencontré Dominique Bussereau, secrétaire d'Etat aux Transports, au sujet de la réouverture de la ligne Fontenay-Niort. L'association a demandé un assouplissement de la règle imposant une suppression systématique des passages à niveau en cas de réouverture.

● Benoît Groussin, vice-président de l'association, a dénoncé la désinformation pratiquée par les élus du Pays santon qui refusent de participer au financement de la LGV Tours-Bordeaux et minimisent le gain de temps qui sera obtenu entre Saintes et Paris (10 mn au lieu de 30 à 35 mn en réalité, par Niort ou par Angoulême).

Rhône-Alpes

● Le CODUTREBC demande l'extension du parking de la gare de Culoz et de nouveaux arrêts TER à Seyssel. Il s'inquiète du manque de personnel SNCF dans les gares. Il se préoccupe du cadencement des TER sur l'étoile de Culoz lorsque la ligne du Haut-Bugey sera mise en service fin 2010.

● L'association Les Droits du Piéton de Lyon critique le caractère fictif de la grande zone 30 centrale de Lyon (Perrache-Croix Rousse) : elle ne comporte aucun ralentisseur du trafic, même à ses entrées.

● L'association Anti-Contournement Autoroutier de Chambéry (ACAC 73) s'inquiète des incertitudes qui pèsent sur le projet Lyon-Turin. Elle est opposée à une réalisation prioritaire d'une liaison mixte Lyon-Chambéry, avant celle du tunnel sous Chartreuse, qui amènerait le trafic de fret à traverser la ville de Chambéry.

● L'Association pour le Respect du Site du Mont-Blanc a organisé sa montée à vélo le samedi 5 juin 2010. Cette manifestation festive et familiale entendait célébrer la mort de la RN 205, la mort de la taxe carbone, l'agonie du Grenelle de l'environnement, l'enterrement d'une écotaxe poids lourds, et enfin la pleine santé retrouvée du tout routier et de ses nuisances au pays du Mont-Blanc.

Activités de la FNAUT

● RFF, la FNAUT, FNE et l'ADEME ont lancé une réflexion commune sur la contribution des investissements ferroviaires à la réduction des émissions de CO2. Jean Sivardière fait partie du comité de pilotage des études prospectives de RFF, dont les résultats seront publiés à partir de 2011. Une première étude, suggérée par la FNAUT, portera sur les déplacements de voyageurs à longue distance (effets de la concurrence entre avion, voiture et train).

● La FNAUT a demandé à Eric Woerth, alors ministre du Budget, de corriger le barème fiscal automobile, dont l'évidente surestimation encourage l'usage de la voiture (FNAUT Infos n°186).

● La FNAUT a demandé au Premier ministre de faire évaluer la mise en place de la prime transport et de lancer une campagne d'information des salariés qui en ignorent très souvent les avantages (voir FNAUT Infos n°186).

● Jean Lenoir a participé à une journée sur le fret ferroviaire organisée par le Comité central d'entreprise de la SNCF.

● Jean Lenoir et François Jeannin ont rencontré Yann Le Floch, directeur des sillons à RFF, au sujet de la généralisation du cadencement à l'échelle nationale. La FNAUT a demandé que RFF ménage des sillons pour les trains classiques à long parcours.

● La FNAUT a tenu un stand pour présenter ses objectifs et ses activités lors du dernier Salon européen de la mobilité organisé par le GIE Transport Public.

● Jean Lenoir est intervenu auprès de Patrick Labia, pilote de l'étude sur les transferts sur route de services ferroviaires intercités commandée par Dominique Bussereau.

● Régis Bergounhou est intervenu lors des 6èmes rencontres de Tours sur le transport régional organisées par le Conseil régional du Centre.

● Jean Sivardière est intervenu lors du séminaire annuel de la Direction Générale de l'Aviation Civile. Il a critiqué les prévisions de trafic aérien et réclamé une taxation écologique de l'avion.

● Jean Lenoir et Marc Debrincat ont rencontré Barbara Dalibard, directrice de SNCF-Voyages.

fnaut infos- Bulletin mensuel d'information
Directeur de publication : Jean Sivardière
CPPAP n° 0913 G 88319 - Dépôt légal n°187
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

fnaut -infos
transport - consommation - environnement
n°188
octobre 2010
Bulletin de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports - édition nationale

Caisses vides

Il est de plus en plus évident que les caisses de l'Etat et des collectivités territoriales sont quasiment vides. Mais personne ne songe à en tirer la leçon, c'est-à-dire à éliminer d'urgence les gaspillages, à commencer par les projets inutiles ou nocifs d'infrastructures de transport, et à sauvegarder les dépenses permettant à la fois d'économiser le pétrole et de protéger l'environnement.

On sait que les dépenses sociales des départements s'envolent avec le vieillissement de la population, alors que leurs recettes fondent suite à la crise économique et à la réforme des impôts locaux. Conséquence inimaginable il y a peu : contraints et forcés, certains départements réduisent sensiblement leurs budgets routiers (on pouvait donc le faire avant la crise). Le budget routier est passé de 36 millions d'euros en 2009 à 27 en 2010 dans l'Eure, et même de 30 à 10 dans les Côtes-d'Armor. Dans la Manche, la régression a été de 20% en 2009 et 22% en 2010. Mais en Ille-et-Vilaine, au lieu de s'attaquer aux gaspillages routiers, les élus ont préféré tailler dans les subventions aux communes et aux associations...

Il y a plus inquiétant. Le rapport Jamet, commandé par l'Association des départements de France, préconise de favoriser le covoiturage plutôt que de développer le transport collectif, trop coûteux. A Grenoble, on rogne sur les services d'heures creuses mais on veut poursuivre les études de la rocade nord. Quant à l'Etat, il s'accroche à ses projets autoroutiers et au canal Seine-Nord, dont l'abandon ne provoquerait pourtant aucun drame national.

Pendant ce temps, dans le cadre d'un plan d'austérité annoncé en mai 2010 et visant à économiser 6,2 milliards d'euros d'ici fin 2011, nos voisins espagnols ont décidé de ne financer aucun km de route supplémentaire en 2011. Plus de 3.000 projets d'aménagement ont été réexaminés. Plus de 70 chantiers de routes et voies ferrées ont été suspendus, dont le contournement routier de Séville (qui nécessitait la réalisation de tunnels très coûteux sous le Guadalquivir).

On est loin, en France, de cette attitude réaliste et courageuse, puisque le Schéma National des Infrastructures de Transports (SNIT) a encore retenu une vingtaine de projets autoroutiers.

Jean Sivardière

Fret ferroviaire : un déclin inéluctable ?

L'objectif affiché en matière de transport de fret lors du Grenelle de l'environnement puis acté dans la loi Grenelle 1 (le passage de la part modale du fret non routier - non aérien de 14% à 17,5% d'ici 2012 puis 25% d'ici 2022) était une douce rêverie qui n'avait trompé personne : le volume du fret ferroviaire ne cesse de s'amenuiser. Rebaptisé «engagement national pour le fret ferroviaire» (ENFF), l'ambitieux plan Borloo présenté le 16 septembre 2009 (FNAUT Infos n°179) est techniquement très cohérent, mais sa mise en place est très lente et ses effets bénéfiques ne se concrétiseront que d'ici une dizaine d'années. Dans l'immédiat, la poursuite de l'extension du réseau autoroutier, l'abandon de la taxe carbone, le report de l'écoredevance kilométrique poids lourds à 2013, enfin la politique de la SNCF, qui se débarrasse au plus vite de son trafic de wagon isolé, jouent en sens inverse.

Triage de Sotteville (photo : Marc Debrincat)

La situation du fret ferroviaire en France a déjà été évoquée dans FNAUT Infos (n°163, 176, 179) : alors qu'on prévoyait son doublement, le trafic est passé de 56 GTK en 2000 à 42 en 2007 et 26 en 2009. Nous faisons ici le point sur les évolutions récentes, en commençant par la mise en place progressive des réformes et des investissements (7 milliards € d'ici 2020) prévus par l'ENFF.

Autoroutes ferroviaires

Les travaux d'élargissement du tunnel du Mont-Cenis seront terminés fin 2010, ils vont permettre l'accès des camions de tout gabarit à l'autoroute ferroviaire alpine. Cette dernière, qui a été ouverte en 2003 et dont le taux de remplissage atteint aujourd'hui 90%, sera prolongée jusqu'à Lyon en 2013. Un passage de 4 à 6 navettes quotidiennes est prévu dès 2011.

Entre Perpignan et Luxembourg, le service offert par Lorry Rail est passé de 3 à 6 trains par semaine fin 2009, puis à 3 par jour en mai dernier : il va passer à 4, puis à 8 en 2011. Après un démarrage difficile, le taux de remplissage atteint 85%. Suite à un déraillement survenu à Neufchâteau (le service a été interrompu pendant une semaine), l'aménagement d'un itinéraire de secours est prévu sur la ligne de la rive droite du Rhône et au nord de Lyon (par la ligne de la Bresse puis Nancy) ainsi qu'une extension vers Marseille.

La mise en service de l'autoroute ferroviaire Atlantique par Saintes et Niort devrait intervenir en 2011 avec 3 navettes par jour et par sens. Le gabarit GB1 devrait être dégagé fin 2011 sur l'ensemble de l'itinéraire Lille-Hendaye. Un itinéraire bis entre Paris et Douai par Saint-Quentin est à l'étude.

Congrès de la FNAUT

Le 17ème congrès de la FNAUT aura lieu à Nancy les 6 et 7 novembre 2010.

Nous vous invitons vivement à y participer. Demandez le dossier préparatoire et la fiche d'inscription au siège de la FNAUT.

- Téléphone : 01 43 35 02 83

- Courriel : contact@fnaut.org

L'état d'avancement du plan Borloo

Quant au projet de quatrième autoroute ferroviaire Europe du Nord-Italie, il fait l'objet d'une étude économique et technique conduite par le SETRA et RFF.

Transport combiné

Depuis décembre 2009, il est possible de faire circuler des trains de 850 m à 100 km/h entre Paris et Marseille (à titre de comparaison, les trains de fret ne font que 450 m en Espagne et en Italie). L'objectif de RFF est de permettre rapidement la circulation de trains de 1 000 m sur les axes Paris-Marseille, Perpignan-Luxembourg et Lille-Hendaye.

De nombreuses études en cours concernent l'extension du réseau de plateformes pour le transport combiné et les autoroutes ferroviaires.

L'Etat a augmenté de 50% son soutien de l'exploitation du transport combiné : l'aide au "coup de pince" est passée de 12 à 18 €.

Transport de fret sur LGV

Les discussions se poursuivent entre la SNCF, RFF et le groupe Carex (qui réunit Air France-KLM, Fedex, La Poste, TNT, UPS et WFS) sur les trafics potentiels de fret à haute valeur ajoutée, les conditions d'utilisation de jour et de nuit des LGV Paris-Lille et Paris-Lyon (les deux lignes sur lesquelles les sillons disponibles sont les plus rares), les terminaux à aménager dans les aéroports de Roissy et Lyon - Saint-Exupéry et leurs raccordements aux LGV, la conception et l'achat des rames fret à grande vitesse. Manifestement, on est encore loin d'une réalisation concrète.

Réseau orienté fret

Il s'agit de fiabiliser divers itinéraires ferroviaires pour le fret : augmentations de capacité (Conflans-Argenteuil, Juvisy-Grigny, Juvisy-Brétigny), mise en place d'itinéraires alternatifs (Serqueux-Gisors, mise à niveau de la ligne de la Bresse), modernisations de la signalisation, électrifications (Amiens-Dijon par Reims, Nevers-Chagny) et réélectrifications (Bordeaux-Hendaye).

En pratique, RFF en est encore à créer des groupes de travail, à lancer des appels d'offres pour des études préliminaires (et à rechercher les financements nécessaires), à réaliser des diagnostics, à identifier les opérations prioritaires...

Les projets sont très complexes, les interférences sont nombreuses avec les projets relatifs aux voyageurs (LGV, RER parisien), et les partenaires de RFF sont nombreux : Etat, régions, SNCF. Il n'est pas étonnant que les travaux ne soient pas engagés et que les échéances soient lointaines (2020).

Goulets d'étranglement

Le contournement de Nîmes-Montpellier et les aménagements de capacité sur la ligne classique Montpellier-Perpignan seront réalisés grâce à un partenariat public-privé (PPP). Les travaux doivent démarrer en 2011, pour une mise en service prévue en 2016.

Le tracé du tronçon nord Ambérieu-Grenay du futur contournement ferroviaire est de l'agglomération lyonnaise (CFAL) a été décidé en 2008 ; celui du tronçon sud Grenay-Solaize l'a été en décembre 2009 en accord avec les recommandations de la FNAUT (voir FNAUT Infos n°176).

Desserte des ports

Le plan Borloo prévoit une modernisation des plateformes maritimes et des accès ferroviaires aux ports, un chapitre particulièrement judicieux car la desserte des ports est, aujourd'hui, assurée très majoritairement par la route alors que le rail est très adapté au transport des flux massifs qui transitent par les ports. Des études ou travaux ont été engagés au Havre, à Marseille, à Fos.

Autre objectif : la création d'opérateurs ferroviaires de proximité (OFP) dans les grands ports maritimes (des discussions sont en cours à La Rochelle, Dunkerque, Le Havre, Rouen et Marseille) et le développement des activités ferroviaires dans les ports (des progrès ont été réalisés à Dunkerque, où les voies seront exploitées par Eurotunnel, et Marseille, où interviendra le groupement VFLI-Inexia-RDT13-ETF).

Politique de RFF

Conformément au plan Borloo, RFF prépare diverses améliorations du service offert aux opérateurs ferroviaires : simplification des procédures de réservation des sillons, accord de qualité pour les autoroutes ferroviaires...

Les associations (Réseau Action Climat, FNE, FNAUT, Agir pour l'environnement, WWF, Greenpeace, Amis de la Terre) et les syndicats (CGT, CFDT, UNSA), alliés sur le thème du transport de fret lors du Grenelle de l'environnement, ont organisé un rassemblement de plusieurs centaines de personnes devant l'Assemblée Nationale le 8 juillet dernier afin d'alerter l'opinion sur la dégringolade du fret ferroviaire, la mise en place trop lente du plan Borloo et les contradictions de la politique de l'Etat (voir encadré ci-contre).

Reçus par Jean-François Carenco, directeur de cabinet de Jean-Louis Borloo, les associations et les syndicats ont réclamé un moratoire sur l'abandon à la route du fret de proximité par la SNCF, la préservation des installations ferroviaires inutilisées, enfin des initiatives pour revaloriser la technique du wagon isolé. Pour les ONG et les syndicats, les bénéfices attendus du plan Borloo à long terme en matière d'économies d'énergie et d'émissions de CO2 (à supposer que les financements disponibles permettent sa mise en place effective) sont par avance annihilés par les mesures prises aujourd'hui par la SNCF.

Les incohérences de la politique de l'Etat

Lors du deuxième comité de suivi de l'ENFF le 8 juillet dernier, un an après son lancement, Dominique Bussereau, secrétaire d'Etat aux Transports, a présenté un bilan rassurant de sa mise en place, évoquant les progrès des autoroutes ferroviaires et même «un transport combiné en plein essor».

La réalité est bien différente : les acquis sont encore très modestes, et la dégringolade du fret ferroviaire se poursuit faute de réelle volonté politique. De nombreuses décisions de l'Etat vont en effet à l'encontre des objectifs de l'ENFF.

- **La taxe carbone a été abandonnée alors qu'elle aurait envoyé aux entreprises un signal-prix les incitant à adopter des modes de production et de consommation plus durables.**
- **La mise en place de l'écoredevance kilométrique poids lourds (Eurovignette), d'un montant pourtant modeste car elle n'intègre pas, sauf cas particuliers, les coûts externes du transport routier, a été reportée fin 2012. Cette décision prive l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) d'un milliard € par an.**

Pendant ce temps, le gouvernement allemand a décidé d'étendre à toutes les routes à 4 voies, dès 2011, la taxe LKW Maut à laquelle sont soumis les poids lourds sur les autoroutes (cette taxe a rapporté 4,4 milliards € en 2009).

- **L'utilisation de camions de 44 tonnes a été autorisée pour le transport des produits agricoles et agro-alimentaires. Selon le chef de l'Etat, cette mesure (qui augmente la productivité de la route d'environ 10% et rend le rail moins compétitif) permettra de limiter les émissions de CO2 grâce à une réduction du nombre de camions en circulation... Rappelons que les 44 tonnes-5 essieux sont déjà autorisés en transport combiné dans un rayon de 100 km autour des chantiers rail-route, pour les pré- et post-acheminements maritimes, pour le transport du bois et lors des campagnes betteravières.**
- **Alors qu'un nombre non négligeable de projets autoroutiers a été entériné par l'Etat depuis le Grenelle de l'Environnement, le Schéma National des Infrastructures de Transports a confirmé une nouvelle série de projets dont la réalisation prochaine facilitera évidemment la circulation des camions.**
- **Enfin l'Etat laisse la SNCF se désengager du secteur du wagon isolé (qui représente 40% du chiffre d'affaires de Fret SNCF et 70% de ses pertes) sans prendre d'initiative forte pour favoriser l'émergence rapide des OFP susceptibles de prendre la relève.**

Opérateurs ferroviaires de proximité

La SNCF persiste et signe

La SNCF, dont le trafic fret est passé de 41,6 MdT/km en 2007 à 36,5 en 2008 et 26,4 en 2009, a confirmé sa stratégie d'abandon de 60% du service de wagon isolé. Elle veut proposer dorénavant des rotations régulières de trains "multilots-multiclients" regroupant les envois réguliers de plusieurs chargeurs.

Les chargeurs ont réagi avec virulence face à cette offre qui tourne le dos au réseau capillaire fret et qui reporte sur eux les contraintes et rigidités du rail (réservations, pénalités). Plusieurs fédérations professionnelles ont demandé à la SNCF de revoir son projet, incompatible selon elles avec la flexibilité dont les entreprises ont besoin pour satisfaire leurs clients.

Le point de vue de l'Association des utilisateurs de transport de fret (AUTF) est significatif : "si ce scénario est privilégié, les perspectives de développement du fret ferroviaire semblent alors bien compromises, ouvrant la porte à un engrenage baissier inéluctable. Il est donc aujourd'hui urgent de stopper l'hémorragie et de préserver le périmètre ferroviaire actuel en interdisant à Fret SNCF de poursuivre le détricotage de son activité wagon isolé. Il serait difficile en effet de relancer cette activité par la suite avec un outil ferroviaire réduit à sa plus simple expression".

L'AUTF pousse la SNCF "à préserver les volumes du fret ferroviaire conventionnel de clients qui ne souhaitent pas basculer leurs trafics sur la route, plutôt que de miser sur un hypothétique maillage d'autoroutes ferroviaires qui permettrait de capter une partie de la clientèle du mode routier" (pour la FNAUT, autoroutes ferroviaires et wagon isolé répondent à des besoins différents et ne doivent pas être opposés).

X-Rail sans la SNCF

Le déclin du wagon isolé, qui représente environ 50% du fret ferroviaire européen, est-il inéluctable ? Ce n'est pas l'avis des 7 compagnies ferroviaires européennes de transport de fret - CD Cargo (Tchéquie), CFL Cargo (Luxembourg), DB Schenker Rail (Allemagne, Pays-Bas, Danemark), Green Cargo (Suède, Norvège), Rail Cargo Austria (Autriche, Hongrie), CFF Cargo (Suisse) et SNCB Logistics (Belgique) - qui ont récemment créé l'alliance X-Rail, estimant que le wagon isolé est «un créneau vital du fret ferroviaire» et possède un potentiel de croissance important. Elles veulent rendre plus performantes et attractives par rapport au camion les offres de transport international par wagons isolés, et en réduire les coûts. La SNCF ne s'est pas associée à cette initiative.

Le plan Borloo préconise la création d'OFP "territoriaux" (en dehors des ports), ces "PME ferroviaires indépendantes" ayant pour mission de massifier les flux diffus et de les acheminer vers des plateformes d'échange où des opérateurs longue distance peuvent les reprendre, et d'enrayer ainsi la fuite de ces flux vers la route, en particulier en Morvan, Auvergne, Midi-Pyrénées, Languedoc-Roussillon, Bretagne.

Il s'agit de transposer en France des méthodes qui ont fait leurs preuves en Allemagne (opérateurs locaux de fret) et aux USA ou au Canada ("short line") pour l'exploitation du réseau ferré capillaire en permettant un abaissement du coût des parcours terminaux : une idée qui n'est pas nouvelle pour la FNAUT, puisqu'elle l'avait recommandée dès 1996, lors de son 10ème congrès à Montpellier.

La loi ORTF du 8 décembre 2009 sur l'organisation et la régulation du transport ferroviaire a légalisé l'existence des opérateurs de proximité. Par ailleurs, RFF a établi une liste des petites lignes disposant d'un potentiel de trafic fret et nécessitant des travaux, et mis en place une procédure de délégation de la gestion de l'infrastructure à un OFP.

● En mars 2010, un premier OFP, la société du Train du Pays Cathare et du Fenouillèdes (TPCF), a obtenu une licence ferroviaire délivrée par l'Etat et un certificat de sécurité délivré par l'EPSF (Établissement public de sécurité ferroviaire). TPCF exploite déjà un train touristique sur la voie unique à trafic restreint Rivesaltes -Saint-Martin-de-Lys (61 km), où le dernier train SNCF a circulé en décembre 2009. L'Etat reconnait ainsi la compétence des opérateurs de trains touristiques. L'activité de TPCF va s'étendre à la desserte des installations terminales embranchées (ITE) situées entre les gares de Rivesaltes et Saint-Paul-de-Fenouillet, distantes de 35 km. Objectif : récupérer un trafic de minéraux (100 000 tonnes par an, 8000 camions en moins). Un premier train de 64 tonnes de dolomie (destiné à la Suède) a circulé fin juillet.

● Un second OFP, la Compagnie Ferroviaire Régionale (CFR), basée dans la Nièvre, a lui aussi obtenu sa licence. Une fois munie de son certificat de sécurité, la CFR pourra opérer, avec ses propres locomotives, sur la ligne de 40 km reliant Corbigny et Cercy-la-Tour.

La cimenterie de Lafarge et la carrière d'Eiffage constituent le pôle chargeur actionnaire de la CFR (près de 50% du capital) et seront les principales sources de trafic sur la ligne gérée par la CFR. De 300 000 tonnes actuellement, leur apport pourrait doubler.

Le second pôle d'actionnaires de la CFR compte notamment les Transports Cassier, de Cercy-la-Tour. «Investir dans le multimodal nous permet de proposer une offre de transport globale. Le bilan carbone étant de plus en plus intégré au système de production de nos clients, l'alternative ou la complémentarité du ferroviaire à nos prestations routières est un atout pour demain», explique le directeur général.

Disposant d'une licence ferroviaire, la CFR peut aussi répondre à l'appel d'offre lancé par RFF pour la maintenance de la ligne, dont elle a dès sa création souhaité avoir la maîtrise. La CFR a également engagé des discussions commerciales avec SNCF et ECR pour les attributions des tractions en longue distance au départ de Cercy-la-Tour ou de Nevers.

● Un troisième OFP, Ferovergne, détenu à 30% par un transporteur routier auvergnat, le groupe Combronde, et à 15% par la SNCF, pourrait lui aussi démarrer prochainement son activité.

Ferovergne bénéficiera du prêt de la licence ferroviaire et du certificat de sécurité de la SNCF. Des agents de la SNCF seront mis à sa disposition malgré la vive hostilité des syndicats de cheminots : selon ces derniers, Ferovergne ne ferait que reprendre le trafic de Fret SNCF avant d'en transférer une partie sur la route. L'OFP répond qu'il cherchera au contraire à capter des trafics nouveaux et cite l'exemple de Volvic, qui veut voir passer de 40% à 60% ses expéditions par fer à court terme ; il vise un trafic de 740 000 tonnes dès 2011 et veut investir 15 millions € dans le matériel roulant.

Le 13 juillet dernier, l'association Objectif OFP (www.objectif-ofp.org), qui est présidée par Jacques Chauvineau et rassemble principalement des chargeurs, a exprimé ses inquiétudes devant les retards des dossiers de création d'OFP dans notre pays : « aucun OFP n'est opérationnel à ce jour. Des difficultés de toute nature rencontrées sur le terrain par leurs promoteurs peuvent faire craindre un échec généralisé à court terme, entraînant un assèchement des initiatives ». L'association observe aussi « une dégradation spectaculaire de l'activité du fret ferroviaire en France (42,6 GT/km en 2007 et 32,7 GT/km en 2009) et le décalage grandissant enregistré entre cette évolution et les besoins exprimés par un nombre croissant d'acteurs économiques (entreprises, ports, logisticiens...) ».

OFP : des précurseurs

Des exploitants ferroviaires locaux existent depuis longtemps en France.

La CFTA est aujourd'hui une filiale de Veolia Transport (une de ses filiales exploite la ligne voyageurs Nice-Digne). Avant de devenir concurrente de la SNCF en 2005 sous le nom de CFTA Cargo, elle a exploité 850 km de lignes fret, dont 700 comme sous-traitante de la SNCF. La compagnie des Chemins de fer départementaux (CFD) a longtemps exploité la ligne Autun-Avallon pour le compte de la SNCF. Mais la philosophie des OFP va bien au-delà de ces affermages et sous-traitances. Les sociétés évoquées ci-dessous sont de vrais OFP.

Créée en 1913, la régie départementale des transports des Bouches-du-Rhône (RDT 13) exploite des lignes routières régulières, en particulier la remarquable navette Aix-Marseille, mais aussi le train touristique des Alpilles Arles-Fontvieille, la ligne de 16 km qui relie la raffinerie Total de La Mède à la gare de Pas des Lanciers (le trafic est constitué principalement de produits pétroliers, plusieurs embranchements industriels fournissent un trafic de béton et de ferraille), et la ligne de 12 km Colombiers-Cazouls les Béziers, propriété du Conseil Général de l'Hérault, dont la SNCF a abandonné l'exploitation dans les années 2000.

Fondée en 1979, l'association AGRIVAP crée un musée de la machine agricole et à vapeur à Ambert puis, en 1986, lorsque la SNCF ferme la ligne auvergnate Arlanc-Courpière, elle achète un autorail panoramique X 4200 et lance le train touristique du parc naturel régional Livradois-Forez. En même temps, elle obtient l'exploitation de la ligne Arlanc-Pont de Dore comme tractionnaire fret de la SNCF, et effectue toujours des prestations de brouettage pour un papetier local.

La ligne reliant Wassy à Saint-Dizier, en Haute-Marne, a été désaffectée par la SNCF en 1991. En 1987, l'association des Amis de la gare de Wassy, présidée par Jean-Luc Chapron, rachète la gare pour en faire un musée du chemin de fer et, en 1999, crée un circuit touristique estival. Puis Jean-Luc Chapron réussit à convaincre les communes longeant la ligne de s'en rendre acquéreur. Il en obtient la gestion et la SNCF accorde à la ligne le statut d'embranchement particulier. Une entité commerciale, les Chemins de Fer de Blaise et Der (CFBD), qui emploie aujourd'hui trois personnes, est constituée pour l'exploiter. Plusieurs entreprises, dont des fonderies, sont contactées, et les CFBD acheminent de 50 000 à 60 000 tonnes de fret par an jusqu'à Saint-Dizier.

"Short lines"

Nous résumons ci-dessous un article publié par la revue Le Rail (juillet 2010).

Dans les années 1970, la plupart des réseaux ferrés des USA étaient en faillite, handicapés par leurs nombreuses lignes déficitaires. En 1980, la loi Staggers Act a libéralisé le secteur ferroviaire et autorisé les réseaux à vendre leurs lignes déficitaires à des tiers. Elle a mis fin à 80 ans de déclin et provoqué une véritable renaissance.

Elle a eu des effets rapides et spectaculaires de restructuration : le nombre des réseaux principaux est passé de 40 à 7, et celui des petits réseaux (short lines ou feeder railroads) de 300 à 510 : ces derniers assurent environ 13% du trafic de fret (en nombre de wagons) ; il existe aussi 33 réseaux de taille intermédiaire. Une évolution très analogue a été observée au Canada.

Le secteur du fret ferroviaire est aujourd'hui florissant aux USA. Il a su valoriser ses performances aux yeux de l'opinion : «avec un litre de carburant, on peut transporter une tonne de fret sur 185 km». Les grands réseaux se sont concentrés sur les trafics massifiés et gèrent d'immenses triages ; les opérateurs locaux assurent efficacement le trafic local de détail. Avec cette répartition simplifiée et rationnelle des rôles, le réseau de fret ferroviaire a pu être pérennisé et développé : le trafic a augmenté, le gabarit et la charge à l'essieu admissible ont été augmentés, le rail a fini par regagner des parts de marché sur la route. On observe que le wagon isolé joue un rôle stratégique : les short lines sont globalement rentables et attirent les investisseurs.

L'Iowa Pacific Holding (IPH) est un groupe spécialisé dans l'exploitation des short lines. Il exploite 6 lignes aux USA, soit 1125 km de voies (situées dans l'Arizona, le Colorado, l'Illinois, le Nouveau Mexique, l'Oregon et le Texas) et il dispose de 80 km de «droits de passage» sur une ligne de l'Union Pacific située en Arizona. IPH transporte du minerai de cuivre, des sables bitumineux, des produits chimiques, des denrées alimentaires. Avec 39 locomotives diesel et 4 à vapeur, et 167 agents, plus de 34 000 wagons ont été traités en 2009. IPH fait également circuler des trains touristiques.

Une filiale d'IPH, British American Railway Services exploite deux lignes en Angleterre. Le Weardale Railway exploite une ligne de 29 km dans le nord : il fait circuler 5 trains régionaux par jour et recherche maintenant des clients fret. Le Dartmoor Railway va réexploiter une ligne de 40 km dans le Devon selon la même démarche.

Un témoignage instructif

François Bertreau, président du groupe de logistique Norbert Dentressangle (28 000 salariés), défend l'alliance camion-rail sur longue distance. Nous résumons ici son intervention dans La Tribune (janvier 2010).

«Camion et développement durable peuvent aller de pair. Depuis 1990, les émissions polluantes des camions ont été réduites de 85% en moyenne, et la consommation par tonne transportée a baissé de 70% ! On peut donc faire mieux. Mais on peut aussi faire moins, c'est-à-dire avec moins de camions.

Ne nous berçons pas d'illusions : sur courte distance, le camion est incontournable, 80% des marchandises transportées le sont sur moins de 200 km, car peu d'usines et encore moins d'hypermarchés sont accessibles par des modes alternatifs à la route. Mais sur longues distances, le train est une excellente solution. A condition qu'il puisse répondre à la demande ! *Partout où d'autres moyens seraient plus adaptés, la présence de camions est regrettable.*

La France est un pays de transit. Plus d'un tiers des camions circulant sur nos routes est en transit. 60% de ceux qui se présentent à la frontière de Vintimille transportent du fret qui n'est pas destiné à la France. Ces véhicules n'effectuent souvent aucun plein de carburant sur notre territoire et, ne payant pas de TIPP, ils ne prennent en charge qu'une faible part des coûts qu'ils engendrent. De plus ils répondent mal aux dernières normes anti-pollution et encombrent routes et autoroutes.

Réorienter vers le fer, le fleuve et la mer le trafic des camions en simple transit implique un fort investissement en infrastructures, ainsi qu'un véritable effort des sociétés ferroviaires pour offrir aux chargeurs un service efficace. Cette politique nécessite aussi la taxation du transit. Le produit de cette taxe serait affecté au renforcement et à la modernisation des infrastructures ferroviaires, fluviales et portuaires.

Ce choix entraînerait un report du trafic sur le rail. Et il ne nuirait pas à la compétitivité des entreprises de transport françaises, car nos transporteurs sont peu concernés par l'international, quasiment éliminés de ce marché par nos réglementations fiscales et sociales trop pénalisantes».

Bien dit

● **Philippe Duong, directeur du bureau d'études Samarcande : "depuis des années, on a favorisé l'implantation désordonnée des activités économiques. Si on parle de développement durable, il faut modifier la localisation des entreprises car, pour être rentable, le transport ferroviaire doit être massifié".**

Fleuves, canaux et rail

Retour du grand canal

Imaginé vers 1950, le canal à grand gabarit Rhin-Rhône a été considéré d'intérêt national par tous les présidents de la République, une douzaine de premiers ministres et toute une troupe de ministres des transports. Un beau jour de 1997, à la suite d'impressionnantes manifestations organisées à Dole, Besançon et Montbéliard, et sous la pression efficace des écologistes, il a été subitement abandonné, ce qui n'a provoqué aucune catastrophe nationale, seulement un ouf de soulagement au ministère des Finances. On le croyait enterré. Mais il réapparaît aujourd'hui, sous deux variantes concurrentes :

- les régions Lorraine et Rhône-Alpes ont étudié (pour 1 million d'euros) une liaison Saône-Moselle de 200 à 250 km entre Saint-Jean-de-Losne, près de Dijon, et Neuves-Maisons au sud de Nancy, avec une dénivelée de 300m pour franchir le seuil lorrain (d'après VNF, le trafic serait de 15 millions de tonnes par an et l'ouvrage coûterait entre 7,5 et 10 milliards d'euros, deux fois plus que le canal Seine-Nord car deux fois plus long et comportant deux fois plus de dénivelé et d'écluses) ;

- pour faire obstacle au projet mosellan, le Conseil général du Haut-Rhin a choisi de relancer une jonction Saône-Rhin traversant la Haute-Saône entre Port-sur-Saône et Montbéliard afin d'éviter la vallée du Doubs, d'un coût de 10 milliards d'euros et susceptible de créer ou préserver 70 000 emplois : très précisément 25 000 en Alsace, 24 000 en Franche-Comté, 21 000 en Bourgogne !

Bien des élus s'enthousiasment déjà pour ces traits sur la carte. Pour les uns, "grâce à ce chaînon manquant, on ouvrira aux ports rhénans les portes de la Méditerranée" ; pour les autres, on donnera au contraire "une dimension européenne à l'hinterland de Marseille". Quoi qu'il en soit, "le projet s'inscrit dans le prolongement du protocole de Kyoto et du Grenelle de l'environnement, il renforcera la compétitivité des économies régionales".

On oublie les bonnes questions : à quoi bon relier la Méditerranée à la mer du Nord (certains citent la Baltique et même la mer Noire) ? Pourquoi, comme la FNAUT l'a toujours souligné, les canaux inter-bassins sont-ils peu utilisés ? Le trafic routier de fret, souvent à haute valeur ajoutée, se reporterait-il massivement sur la voie d'eau ? Pourquoi le canal Main-Danube n'a-t-il concurrencé que le rail ? Comment financer un ouvrage à la rentabilité aussi douteuse ? Pourquoi ne pas jouer la carte du rail, qui dispose de nombreux sillons entre Rhin et Rhône ?

La relance du "grand canal" (encadré) est l'occasion de réaffirmer le point de vue de la FNAUT sur le rôle souhaitable de la voie d'eau dans le transport de fret.

Les promoteurs des canaux à grand gabarit accumulent des slogans sans la moindre démonstration.

"Un convoi fluvial remplace 200 poids lourds" : l'équivalence mathématique reflète mal la réalité commerciale.

"La voie d'eau permet de concurrencer la route" : la Seine concurrence la route, mais en serait-il de même des canaux interbassins en projet ?

En pratique, la voie d'eau est plus un concurrent du rail que de la route, car leurs trafics potentiels sont les mêmes : pourquoi le canal Seine-Nord prendrait-il massivement du trafic à la route alors que le Rhône, parfaitement équipé et où peuvent circuler des porte-conteneurs rapides de 185 m de long, la concurrence si peu ?

Il y a suffisamment à dépenser pour le fret ferroviaire (contournement Est de Lyon, liaison Lyon-Turin, autoroutes ferroviaires) ou fluvial pour ne pas gaspiller dans la construction de canaux aux performances plus que douteuses.

Canaux inter-bassins

Chaque mode de transport a son créneau de pertinence. Il convient de faire soigneusement la distinction entre:

- l'aménagement des grands fleuves, logique, souhaitable et peu coûteux ;
- la construction de canaux franchissant des seuils continentaux (les pays du nord de l'Europe possèdent beaucoup de canaux, mais dans de grandes plaines) ;
- les possibilités de contournement des seuils par la haute mer, généralement bien plus rapides et rentables que le passage par ses seuils.

Un canal franchissant le seuil de Bourgogne pour aller vers le Rhin ou la Moselle serait une aberration économique compte tenu de l'énormité de l'investissement, et une vraie absurdité car, sur cet axe comme sur l'axe Seine-Nord, il existe diverses lignes ferroviaires disponibles, qui peuvent être redynamisées pour un coût bien inférieur à celui d'un ouvrage fluvial. N'oublions pas que, pendant des années, des millions de tonnes de charbon ont transité entre le nord et le sud de la France par le rail.

Autres avantages du ferroviaire :

- le choix des origines-destinations est bien plus large que pour le fluvial ; pour ce dernier, il faut partir d'un port et arriver dans un autre port, le fret étant transféré dans presque tous les cas (le plus souvent par camion) ;
- le rail exige une massification pour être rentable, mais c'est encore plus vrai en fluvial, c'est la raison pour laquelle le fluvial ne dispute des trafics qu'au rail.

Si le trafic fluvial s'est développé ces dernières années, c'est simplement en raison de la mauvaise qualité de service de la SNCF. En pratique, les conditions actuelles de concurrence entre modes sont telles que le fluvial ne peut prendre des parts de marché qu'au rail.

Claude Jullien

Il ne s'agit pas de choisir le rail contre la voie d'eau : la pertinence du transport sur les grands fleuves n'est contestée par personne. Mais les canaux interbassins ont peu d'intérêt économique et écologique, il en est ainsi depuis que le rail existe et, a fortiori, depuis que le transport des pondéreux (charbon, minerais) sur longue distance a chuté. A quand une comparaison sérieuse entre canal et rail sur l'axe Rhin (ou Moselle) - Rhône ? L'aménagement du territoire doit aller au delà des discours creux des politiques et technocrates qui tracent des traits sur une carte pour remodeler à leur guise la géographie et les paysages !

Eric Brucker

Un canal pervers

Nous avons déjà exposé nos inquiétudes concernant le projet de canal Seine-Nord, pourtant très "politiquement correct" (FNAUT Infos n°69 et 159). Les promoteurs de ce projet s'enfoncent dans les contradictions.

Dominique Bussereau a réformé avec courage les ports français pour augmenter leur attractivité, regrettant que 15 à 20% (en valeur) du fret importé par la France transite par les ports belges et néerlandais. De même François Bordry, ancien président de VNF et promoteur acharné du canal Seine-Nord, déplore que les Français consomment 7,5 millions de conteneurs maritimes par an dont seulement 2,5 millions arrivent par l'ensemble des ports français.

Mais qu'en sera-t-il quand l'Ile-de-France sera reliée directement à Anvers et Rotterdam par un canal à grand gabarit ? Le PDG du port de Rotterdam estime que son établissement sera le principal bénéficiaire de cet investissement ; la mission économique française aux Pays-Bas a confirmé que Rotterdam concurrencera encore plus le Havre.

Par ailleurs, le projet de Grand Paris présenté par le chef de l'Etat prévoit de mieux articuler le Havre et Rouen avec la région capitale. Pendant ce temps, sans voir la contradiction, le gouvernement fait avancer le projet de canal Seine-Nord qui placera l'Ile-de-France dans l'orbite d'Anvers et de Rotterdam.

Jean Sivardière

Le carnet du voyageur

Incidents ferroviaires

Les interruptions du trafic ont des causes multiples : travaux, rupture de caténaire, feu de talus, panne de locomotive, suicide, vandalisme, déraillement. Or un simple "incident" peut bloquer des dizaines de trains pendant des heures et pénaliser des milliers de voyageurs, car aujourd'hui la SNCF dispose de peu de moyens en hommes, en matériels et en itinéraires de détournements. Compte tenu de l'existence de déserts ferroviaires qui couvrent le territoire, les itinéraires disponibles sont dissuasifs : Bordeaux-Nantes via Tours ou Paris, Lyon-Bordeaux par Montpellier ou Paris. Un bon réseau national doit offrir des itinéraires raisonnables de substitution aux grands axes.

Guy d'Arripe, FNAUT Aquitaine

Interruption de trafic

Fin mai, le trafic ferroviaire a été totalement interrompu pour travaux entre Paris et Orléans. D'après le site Transilien, les trains circulaient jusqu'à Etampes. Mais aucun service de car n'était mis en place entre Etampes et Orléans. Pour aller de Paris au delà d'Orléans, le site de la SNCF n'indiquait aucun train et ne donnait aucune explication. Le 5 juin, au delà d'Orléans, je n'ai trouvé qu'un TER Orléans-Limoges. Les trains de nuit Paris-Rodez, Paris-Cerbère, Paris-Irun étaient eux aussi supprimés sans explication.

Si on peut accepter que des lignes soient fermées pour mieux massifier les travaux, c'est sous réserve que tous les moyens soient mis en oeuvre pour réduire la gêne imposée aux voyageurs.

Eric Marchandise, Réseau Vert

Sortir de France sans TGV ?

On nous dit qu'il n'y a plus de frontières et que Lille, à 20 km de la Belgique, est au centre d'une "Eurorégion". Des trains directs et cadencés en partent vers Ostende, Anvers, et Liège, et pourtant il est impossible d'acheter un billet autrement qu'en faisant la queue au guichet, et dans une totale opacité des tarifs ! Internet et les distributeurs ne connaissent aucun de ces trains. Lille-Liège, selon le site SNCF, c'est un TGV jusqu'à Bruxelles, puis un train jusqu'à Namur, puis un Thalys jusqu'à Liège ! Selon le site SNCB, Lille n'existe pas (on ne peut acheter de billet qu'entre deux gares belges). Cette situation stupide semble être la même à toutes les frontières : Nice-Turin, Strasbourg-Fribourg... sont inconnus du site SNCF, à l'exception de la première gare après la frontière (Mouscron ou Kehl). Les réseaux étrangers refusent-ils de transmettre leurs bases de données, ou la SNCF ne veut-elle pas remplir les trains des autres réseaux ?

Gilles Laurent, FNAUT Nord-Pas de Calais

Carton rouge à la SNCF

En raison d'un retard d'approvisionnement, les fiches horaires TGV valables à partir du 4 juillet n'ont été disponibles dans les gares bretonnes que le 22 juillet. «Les horaires sont consultables sur le site www.voyages-sncf.com, merci de votre compréhension». Et si vous n'avez pas d'ordinateur, débrouillez-vous : déplacez-vous à la gare la plus proche pour interroger un guichetier après avoir fait la queue, ou téléphonez à Infoligne, à vos frais, pour 0,34 € la mn.

Jean-Yves Lelièvre, FNAUT Bretagne

Train touristique

L'exploitation du célèbre "Train des Merveilles", qui relie Nice à Tende, illustre toutes les erreurs habituelles de la SNCF, qui ne comprend rien aux besoins et désirs de sa clientèle.

Elle voudrait généraliser la réservation systématique dans le moindre train Corail à moitié vide, mais il est impossible de réserver sur un train touristique manifestement sur-fréquenté. Et le matériel ancien a été remplacé par des AGC climatisés dont les fenêtres ne s'ouvrent pas : autant dire que les voyageurs ne verront plus grand chose ! Aux antipodes des célèbres baignoires du "Canari", qui circulent entre Villefranche-Vernet-les-Bains et La Tour-de-Carol (Pyrénées Orientales) !

Claude Jullien, FNAUT PACA

Autoroute contre TER

En Haute-Savoie, la société des Autoroutes et du Tunnel du Mont-blanc (ATMB) innove pour répondre à une demande pressante de sa clientèle : sur l'A40, elle commence à introduire le télépéage sans arrêt (passage à 30 km/h). L'automobiliste qui effectue des déplacements quotidiens domicile-travail gagne du temps et économise du carburant.

Pendant ce temps, le TER reste peu attractif, malgré le cadencement des services. Beaucoup de grèves, et le remplacement des trains par des autocars dans certains créneaux horaires rend les trajets encore moins performants.

Régis Vallier, AGFUT-DTC74

Jeu-concours vélo

Jusqu'au 30 novembre, la FUB - ex-FUBicy - organise un jeu-concours national à destination du grand public sur le thème «mon vélo bien équipé, c'est gagnant» et un concours-photo. L'objectif est de sensibiliser les usagers à l'importance d'utiliser un véhicule de qualité, bien équipé et bien sécurisé. Pour en savoir plus : www.fubicy.org

Un élu très ignorant

Selon Marc Baietto, président PS de la Communauté d'agglomération de Grenoble et ancien président du Syndicat mixte des transports en commun, un usager des transports collectifs urbains paie 17% seulement de ses coûts alors qu'un automobiliste en paie 83%. Le premier chiffre est inexact, le second est grossièrement erroné.

D'après le GART, le taux de couverture du coût du transport collectif par l'usager est de 18% dans les grandes agglomérations si on tient compte des investissements, mais ces derniers doivent logiquement être pris en charge, comme les routes, par la collectivité. Si on ne tient compte que des coûts d'exploitation, le taux moyen de couverture a été de 33% en 2007-2008.

Dans le cas de l'automobiliste, il faut envisager l'ensemble des coûts externes du trafic : usure des chaussées, congestion, insécurité, bruit et pollution locale de l'air, effet de serre.

Selon Dominique Becker (Conseil Général du Développement Durable), les coûts externes de la voiture urbaine se montent à 12,2 milliards d'euros (MM€) pour les voitures à essence et 19,0 MM€ pour les voitures diesel, soit au total 31,2 MM€. Les recettes fiscales sont respectivement de 1,9 MM€ et 1,8 MM€, soit total 3,3 MM€. Le taux de couverture de l'ensemble des coûts de la circulation automobile urbaine par la fiscalité automobile est donc de 12% et non 83%. M. Becker parle à ce sujet de « sous-tarification massive » et propose une taxation spécifique de l'automobile en milieu urbain. Les chiffres cités datent de 2005, mais ils n'ont pas évolué de manière significative depuis 5 ans.

Le taux de couverture est de 73% pour les déplacements interurbains, et de 36% en moyenne pour l'ensemble des déplacements automobiles.

Autre erreur de M. Baietto : la priorité doit être donnée, selon lui, aux déplacements internes à l'agglomération grenobloise, les plus nombreux, et non aux déplacements périurbains. Or le nombre de kilomètres parcourus chaque jour par les automobilistes est le suivant : 21,7 millions dans la région urbaine et seulement 7,8 millions dans l'agglomération. Qui plus est, les déplacements périurbains se font sur des distances bien plus longues. La clé du problème de la congestion routière est donc bien la maîtrise des déplacements des habitants des zones périurbaines, donc le développement des transports collectifs ferroviaires et routiers. C'est d'ailleurs ce que recommande le SCOT, élaboré sous la houlette de M. Baietto lui-même.

Vocabulaire de colloque

Il faut repérer les transparences piétonnes du territoire urbain, faire du périurbain un lieu stratégique de la ville de demain dans la perspective de l'urbanisme post-Kyoto, renforcer la robustesse environnementale de la région, domestiquer les sillons ferroviaires et approfondir l'adhérence urbanisation-réseau ferré.

Faire de la concertation ? C'est banal. Mieux vaut ouvrir quelques pistes pour une démarche participative de production collective du savoir, c'est plus chic.

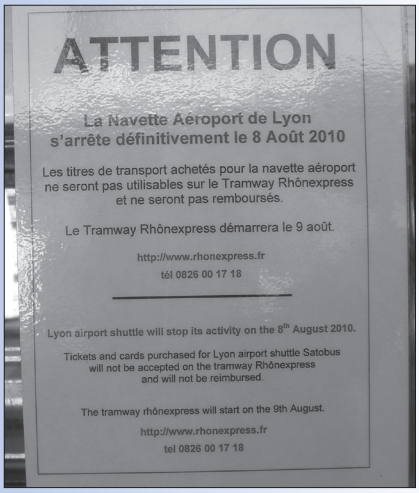
Ne citez plus le TAD, le covoiturage, l'autopartage, le vélopartage,... mais la voiture servicielle et le cocktail des mobilités alternatives innovantes. Evoquez les infrastructures dédiées. Ne parlez plus de l'objectif mais du target point, de l'après-pétrole mais de l'anthropocène ou de l'ère quinternaire.

Insistez sur la nécessité impérieuse de prendre des initiatives open space, d'accélérer les procédures en travaillant en temps masqué et non plus en temps séquentiel, et en passant d'un système de bout à bout à un système de tuilage et d'une logique de cloisonnement à une logique d'écosystème.

En matière d'innovation, privilégiez le market-pull au techno-push.

Désinvolture

Le 9 août dernier, la navette routière Satobus reliant Lyon à l'aéroport de Saint-Exupéry a été supprimée suite à la mise en service du tramway Rhônexpress. Or les voyageurs ayant acheté des billets Satobus n'ont pu ni les utiliser pour emprunter le tramway, ni se les faire rembourser. Des touristes ont acheté un billet aller-retour le 6 août sans qu'on leur précise qu'il ne serait plus valable à partir du lundi suivant. Aucun préavis sur les sites satobus.fr et rhonexpress.fr ! La FNAUT a protesté auprès de Michel Mercier, président du Conseil général du Rhône, contre ces manières cavalières, qui constituent une rupture du contrat de transport, et demandé le remboursement des billets Satobus non utilisés par les voyageurs.



BIEN DIT

● **Le Monde**, éditorial du 28-02-2010 : «La France est un des pays qui massacre le plus ses paysages et sa faune sauvage en laissant villes, complexes commerciaux et routes s'étendre plus que ne le justifie sa croissance démographique».

● **Yannick Jadot**, eurodéputé Europe Ecologie : «en cette période de disette budgétaire, il est aberrant de vouloir financer le projet démesuré d'aéroport de Notre Dame des Landes uniquement pour flatter l'ego de quelques élus locaux et servir les lobbies du béton et de l'aviation».

TRES MAL DIT

● **Christian Gérondeau**, président de l'Automobile-club de France et auteur du livre "CO2, un mythe planétaire" : «pourquoi voulez-vous un développement durable ? notre développement est durable. On sous-estime toujours la capacité du progrès technique, ne nous posons pas aujourd'hui les problèmes de demain. Les écologistes sont des gens dangereux» (Le Monde Magazine).

Un passage à niveau en Russie : plaques escamotables, sécurité absolue.

BETISIER

● **Jean-Michel Arnaud**, conseiller général et maire de Tallard (05) : «le SNIT n'est pas à l'échelle du territoire ; si on abandonne l'autoroute A51, on abandonne les Hautes-Alpes».

● **Jacques Auxiette**, président PS du Conseil régional des Pays de la Loire : «l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes constituera le prolongement naturel de la LGV Ouest». Bientôt un TGV volant ?

Publicité ferroviaire

Sur la couverture de la dernière édition du guide Michelin Languedoc-Roussillon, on trouve une photo du Train jaune de Cerdagne : tout arrive, Michelin fait de la pub pour le rail !

Trans(pi)rapide

Les pannes de climatisation se sont multipliées, lors des fortes chaleurs de l'été, dans les trains allemands à grande vitesse ICE. La température dans certaines voitures a atteint 50°, provoquant malaises et hospitalisations.

Brèves

Méthode Greenpeace

Pour s'opposer au projet de troisième piste à l'aéroport londonien d'Heathrow, Greenpeace avait lancé une campagne baptisée «Airplot » (jeu de mots entre "airport" et "plot", qui signifie "complot"). Principe : acheter un terrain grand comme un stade de football, proche d'un village menacé de destruction, et en diviser la propriété entre plusieurs milliers de personnes du monde entier afin de créer un casse-tête juridique pour le gouvernement. Pari réussi : 91 000 personnes ont "occupé" le terrain et le gouvernement a cédé (www.airplot.org.uk).

Ecotaxe aérienne

Le gouvernement allemand veut instaurer, en 2011, une écotaxe sur le transport aérien (13 € par billet pour les vols au départ de l'Allemagne de moins de 2500 km, 26 € pour les vols plus longs), qui rapporterait un milliard d'euros par an. Son taux pourrait baisser, dès 2012, suite à l'introduction du secteur aérien dans le mécanisme européen des permis d'émissions de CO2.

C'est une écotaxe de ce type que la FNAUT avait proposée lors du Grenelle de l'environnement en 2007.

Test européen

EuroTest, fédération des Automobiles Clubs de 16 pays européens, a étudié les réseaux de transport collectif de 23 grandes villes : c'est l'information fournie aux voyageurs qui fait le plus défaut ! Munich est la ville la mieux notée (++), Zagreb la moins bien (–). Paris arrive en 13ème position avec un – en information. Et Londres doit sa 20ème place à ses tarifs alors qu'elle remporte un satisfecit en matière d'information (++).

Illusion

Selon Antoine Rufenacht, maire UMP du Havre, «le canal Seine-Nord reliera la région parisienne à Anvers, c'est une menace potentielle pour le Havre et Rouen. Le défi est d'obtenir que Toyota, à Valenciennes, ait intérêt à passer par le Havre, ce qui suppose la création d'un grand port fluvial à Achères».

Le saviez-vous ?

● Le deuxième tube de la traversée autoroutière souterraine de Toulon était évalué à 245 millions € en 2004. Les aléas techniques ont porté le coût à 320 millions, le coût final pourrait dépasser 400 millions (Ville, Rail et Transports).

● En 2009, le chiffre d'affaires du TGV a été de 7,37 milliards €. En 2010, le revenu du groupe SNCF issu du transport ferroviaire représentera, pour la première fois, moins de 50% de son revenu total.

Actions en régions

Ile-de-France

● L'AUT Ile-de-France critique le principe, retenu par le Conseil régional, d'une tarification régionale unique : «l'abonnement mensuel serait compris entre 80 et 90 €, soit une augmentation pour 70% des abonnés ; la priorité doit être la qualité de service». L'AUT préconise la création d'une grande zone centrale et de plusieurs zones de bassins : «avec l'existence de lignes de rocade, la tarification concentrique n'est plus pertinente».

● L'AUT désapprouve le projet de «grand huit» de Christian Blanc. Selon sa présidente Simone Bigorgne, «ce projet prévoit un métro automatique là où l'on trouve aujourd'hui des champs de betteraves, alors que la priorité est la desserte de la petite couronne par Arc Express».

Languedoc-Roussillon

● La FNAUT-LR approuve le projet de transport en site propre de l'agglomération de Nîmes. Elle est favorable à une réduction de l'attractivité de la voiture dès lors que celle du transport public est sérieusement renforcée.

● L'association des usagers de la ligne Perpignan-Cerbère-Port Bou a regretté la mauvaise qualité des services de cars de substitution mis en place par la SNCF lors de la grève prolongée en avril dernier : rares et peu fiables.

Rhône-Alpes

● L'association franco-suisse Sauvons le Tonkin (www.sauvonsletonkin.com) défend la réouverture de la ligne du sud-Léman Evian-Saint Gingolph. Elle dénonce les idées fausses diffusées avec complaisance par les opposants à la rouverture : la Suisse prendrait le contrôle de la ligne, la ligne serait utilisée pour un trafic international de fret, de fortes nuisances pénaliseraient les riverains.

Notre-Dame-des-Landes : toujours mobilisés

Le ministre de l'Ecologie, des Transports et du Développement durable, Jean-Louis Borloo, a annoncé le 4 août que Vinci sera le gestionnaire de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes à l'horizon 2016 et que l'aéroport sera relié au tram-train.

«Plus que jamais convaincue du bien-fondé de son combat, du gaspillage financier et du désastre environnemental qu'elle dénonce, l'ACIPA continuera à s'opposer à ce projet inutile, néfaste, résolument archaïque et si représentatif des renoncements à la bonne gestion de la part des grands élus locaux de Nantes Métropole, du Département et de la Région».

● L'association Lyon-Métro-Transport-Public insiste pour que le prolongement du métro jusqu'à Oullins soit poursuivi jusqu'au site de l'hôpital sud, difficilement accessible par la route et pourtant submergé de voitures en stationnement. LMTP déplore la mauvaise qualité des sites propres pour bus (orniérage, présence de plaques d'égoûts, ...) et le manque de confort qui en résulte pour les usagers. LMTP propose la réouverture de la halte Saint-Clair pour établir une liaison entre 4 lignes de TER, le métro B et plusieurs lignes de bus : l'objectif est, comme à Jean Macé et Oullins, de limiter les ruptures de charge et de soulager la gare et la station de métro de Part-Dieu.

● L'ADTC-Grenoble a présenté une alternative globale au projet de rocade nord de Grenoble : développement des transports collectifs périurbains (TER et cars), extension des réseaux de tramway et d'itinéraires cyclables, parkings-relais, covoiturage, autopartage, aménagement des horaires de travail et télétravail pour réduire le trafic des heures de pointe, étude et expérimentation du péage urbain.

● L'ADTC-Savoie constate que les abribus prévus depuis près d'un an à Savoie Technolac ne sont toujours pas installés alors que les quais le sont. Elle dénonce «un mépris de l'usager» et s'interroge : «ceux qui gèrent les bus les prennent-ils ?».

● L'ADTC-Savoie et l'Association Dauphinoise des Usagers du Train ont fait une intervention commune auprès du Conseil régional Rhône-Alpes pour protester contre la dégradation prévue des relations TER sur les lignes Chambéry-Lyon et Chambéry-Aix-Annecy (remplacement de trains par des autocars lents et inconfortables, réduction des fréquences).

● Le CODUTREBC a protesté contre la nouvelle grille horaire sur les lignes Lyon-Genève et Chambéry-Genève prévue après l'ouverture de la ligne Bourg-Bellegarde au trafic TGV : aller-retour Culoz-Bourg impossible dans la journée, suppression d'arrêts des trains Annecy-Lyon à Culoz.

Interrégional

● Une association pour la promotion de la ligne ferroviaire Nantes-La Rochelle-Bordeaux vient d'être créée à l'initiative des fédérations régionales Pays-de-la-Loire, Poitou-Charentes et Aquitaine de la FNAUT et des trois sections régionales correspondantes de l'Association Française des Amis des Chemins de fer. L'APNB, présidée par Jacques Ottaviani, a pour objectifs la modernisation de l'infrastructure et l'intensification des dessertes intercités, y compris entre la Bretagne et le Sud-Ouest.

Activités de la FNAUT

● La FNAUT a écrit à Nicolas Sarkozy pour lui demander d'intervenir auprès de la SNCF afin d'éviter la suppression de 4 services de nuit Lunéa avant la signature de la convention Etat-SNCF de service public relative aux trains d'équilibre du territoire. Elle a demandé à D. Bussereau d'exiger de la SNCF le rétablissement de conditions correctes de circulation du Cévenol.

● Jean Lenoir a participé au comité de suivi de l'Engagement National pour le Fret Ferroviaire le 8 juillet, il a rappelé le point de vue de la FNAUT.

● Jean Sivardière a présenté les idées de la FNAUT sur les transports urbains à l'université d'été d'ATTAC à Arles. Il est intervenu lors d'un colloque organisé à Lorient par le GART sur les déplacements des seniors.

● A l'occasion de la journée du transport public du 16-09-2010, la FNAUT a présenté à la presse un recueil d'idées fausses sur les transports et des réponses de la FNAUT. Ce recueil est disponible sur le site internet www.fnaut.asso.fr

● Maurice Abeille est intervenu lors d'une journée GART-CERTU-ADEME organisée à Paris sur les nouveaux services de mobilité. Il a présenté une conférence sur la mobilité lors du 10ème anniversaire du PDE de la société grenobloise ST Microelectronics.

Les droits du piéton

L'association nationale Les Droits du Piéton a déposé un recours, auprès du Tribunal administratif de Paris, contre le préfet de police de Paris pour manquement à son obligation de faire respecter l'interdiction de circulation et stationnement des deux-roues motorisés sur les trottoirs.

Trois jugements du Tribunal Administratif ont récemment donné raison à l'association suite à trois recours qu'elle avait déposés en 2008 contre la Ville de Paris : les deux premiers concernent des autorisations d'occupation du trottoir par un étalage ou une terrasse données illégalement à des commerçants ; le troisième ordonne la suppression d'un parking motos sur un trottoir du boulevard Haussmann, particulièrement gênant et dangereux pour les piétons et personnes handicapées ou à mobilité réduite (www.pietons.org).

fnaut infos- Bulletin mensuel d'information
Directeur de publication : Jean Sivardière
CPPAP n° 0913 G 88319 - Dépôt légal n°188
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

fnaut -infos
transport - consommation - environnement
n°189
novembre 2010
Bulletin de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports - édition nationale

Trains d'équilibre du territoire

On sait qu'une convention de service public Etat-SNCF va être signée prochainement. Son objectif est de sauvegarder les dessertes ferroviaires Intercités ayant une vocation d'aménagement du territoire. Elle répond à un souci exprimé de longue date par la FNAUT (FNAUT Infos n°153, 161, 166, 169, 180, 184).

Le chef de l'Etat a manifesté un souci identique lors des Assises des territoires ruraux, le 9 février 2010 : «on déploie un effort sans précédent pour les lignes à grande vitesse, mais cela ne doit pas se faire au détriment des trains Corail qui irriguent la France». Comme nous le souhaitions, le périmètre de la convention ne se limitera pas aux seuls trains Corail Intercités, mais inclura les trains Corail, Téoz et Lunéa.

Pour la FNAUT, la convention Etat-SNCF ne doit pas garantir le maintien d'un "service minimum", mais constituer le point de départ d'une redynamisation de l'offre Intercités. Elle doit donc intégrer les services les plus fragiles, en particulier les relations de nuit transversales telles que Quimper-Lyon, Nantes-Nice, Hendaye-Nice et Hendaye-Genève, que le TGV ne peut en aucun cas remplacer. Ces relations, très mal commercialisées par la SNCF, offrent à l'évidence des perspectives intéressantes de développement du trafic. La FNAUT a suggéré que les surcoûts du maintien de ces trains pourraient être pris en charge partiellement par la SNCF elle-même et partiellement par une légère augmentation de la taxe sur les billets de TGV.

Mais la SNCF manque d'ambition et préfère la solution de facilité : élaguer les services dont l'exploitation est difficile et déficitaire. Dans une démarche inacceptable de la part d'une entreprise publique, elle a pratiquement supprimé début septembre les Lunéa Nantes-Lyon et Nantes-Nice.

Elle a par ailleurs exploité de manière affligeante le Cévenol, qui assure la relation Clermont-Ferrand - Marseille, en ramenant son terminus sud à Alès. Alors qu'en été, ces dernières années, ce train transportait des centaines de voyageurs, la clientèle s'est réduite, en pleine saison touristique, à quelques dizaines.

Cette attitude de la SNCF est contraire à la volonté affichée par le chef de l'Etat lui-même, et inacceptable de la part d'une entreprise publique.

Jean Sivardière

La tarification du TER

La tarification est un paramètre crucial de l'efficacité du TER. Elle doit à la fois encourager le report du trafic automobile sur le rail, faciliter l'intermodalité, tenir compte du pouvoir d'achat des usagers, permettre le financement du développement de l'offre pour faire face à la demande du public et contribuer à la préservation de l'environnement et à l'aménagement du territoire. Une étude réalisée récemment par la FNAUT avec le soutien du ministère de l'Ecologie a porté sur la tarification nationale du TER, sur la tarification spécifique à chaque région, enfin sur la combinaison entre tarifs TER et tarifs Grandes lignes. Elle a permis de dégager diverses propositions, par exemple : la validité de la carte Enfant Famille sur tous les trains, la baisse du prix de l'abonnement élève-étudiant au niveau de celui de l'abonnement de travail, l'augmentation de la distance de validité de ce dernier au-delà de 75 km.

Photo : Marc Debrincat

Une étude sur la tarification du TER a été réalisée par la FNAUT avec le soutien du ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement Durable et de la Mer (Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer - DGITM). Elle a été menée par Marc Debrincat, responsable du service juridique de la FNAUT, et Jean Lenoir, vice-président, et s'est appuyée sur les contributions de nos fédérations régionales.

La tarification nationale

Le système tarifaire national de la SNCF est très complexe. Il comporte :

- un tarif de base général ("barème kilométrique"), fortement dégresssif avec la distance parcourue (graphique page 3) ;
- des tarifs commerciaux tel que les abonnements Fréquence (réduction de 50%) et Forfait (trajets illimités), les réductions liées aux cartes 12-25, Senior, Enfant + et Escapade (l'amplitude de réduction dépend du calendrier voyageur de la SNCF), les billets Découverte, les billets de congrès (réduction de 20 %) et les billets de groupes d'au moins 10 personnes (réduction de 30 % sur les TER) ;
- des tarifs sociaux compensés par l'Etat, parmi lesquels les tarifs pour les militaires, les abonnements pour élèves, étudiants et apprentis (AEEA), les abonnements de travail (AT) pour les trajets inférieurs à 75km, les tarifs pour personnes handicapées, les tarifs pour les familles nombreuses (30, 40, 50 ou 75% de réduction suivant le nombre d'enfants) ;
- des tarifs conventionnés parmi lesquels la carte Enfant Famille.

La tarification régionale

Chaque région, dans le cadre de ses compétences d'autorité organisatrice du TER, est autorisée à adapter le système tarifaire national aux besoins des voyageurs régionaux, notamment les usagers quotidiens.

La tarification du TER

L'Ile-de-France et la Corse (voir page 4) relèvent d'un régime qui leur est particulier et n'ont pas été inclues dans l'étude.

Les dispositions tarifaires nationales de la SNCF sont donc complétées par des dispositions plus avantageuses, spécifiques à chaque région, qui augmentent le taux de réduction ou la distance autorisée du parcours pour obtenir un tarif, en fonction, notamment, des types de trajets, des dates de voyages et des catégories de voyageurs. D'où des tarifs très diversifiés, à caractère social ou commercial, financés par les régions : solidaires, jeunes, occasionnels, réguliers, intermodaux, touristiques.

La diversité des pratiques régionales peut constituer un risque pour la lisibilité des tarifs des TER. Cependant, de l'avis de nos associations, la tarification ferroviaire régionale est relativement aisée à comprendre.

A noter que la politique tarifaire régionale est malheureusement contrariée par la réforme récente du calendrier voyageurs de la SNCF (FNAUT Infos n°166) et par l'apparition de tarifications forfaitaires dans le transport routier départemental ("le car à 1 €") qui peuvent avoir des conséquences négatives fortes sur l'utilisation du TER.

L'information tarifaire

La SNCF doit respecter diverses dispositions juridiques qui l'obligent à informer le public sur les prix de ses services, qu'il s'agisse d'obligations s'imposant à tous les prestataires de services ou d'exigences spécifiques à la SNCF.

Les canaux de l'information tarifaire régionale sont variés, et les représentants des FNAUT régionales estiment très majoritairement que l'information est de bonne qualité. Les sites internet des TER comportent un module de comparaison des différents tarifs qui permet une comparaison aisée des différentes formules proposées.

Les litiges entre les voyageurs et la SNCF liés à l'insuffisance ou au manque de clarté des informations disponibles sur les tarifs sont exceptionnels.

Cependant le "tarif normal" de la SNCF, qui est le tarif de référence pour le voyageur occasionnel ou le voyageur bénéficiant d'une réduction (pour qui il constitue la base du calcul des réductions), est fondé sur un barème kilométrique dont la discrétion est devenue remarquable. L'information sur la longueur kilométrique des trajets est encore plus difficile à obtenir.

La combinaison entre tarifs TER et Grandes lignes

La tarification d'un voyage comprenant une correspondance entre un train Grandes lignes et un TER est appelée tarification "de bout-en-bout".

Dans le cas d'une correspondance entre deux trains soumis au barème kilométrique, ce dernier s'applique sur l'ensemble du voyage, comme s'il s'agissait d'un train direct. La réduction obtenue est importante. Par exemple, le prix au kilomètre baisse de 30 % quand la distance du voyage passe de 100 km (0,151 €/km) à 600 km (0,104 €/km).

Quand la correspondance a lieu entre un train à prix de marché et un TER ou un autre train soumis au barème, les réductions sont intéressantes, de l'ordre de 10 % à 15 % quand les trajets complémentaires effectués atteignent respectivement 20 % à 45 % du total du voyage.

Le voyageur a donc tout intérêt à acheter un billet unique plutôt que deux billets séparés. Cependant la méthode de calcul utilisée par la SNCF conduit souvent à des réductions sensiblement inférieures à celles que le voyageur pourrait obtenir par application pure et simple du barème kilométrique.

Les différentes réductions Grandes lignes (cartes commerciales ou sociales) sont répercutées sur le billet du trajet TER en correspondance, avec le même effet de dégressivité que pour les billets plein tarif. L'abonnement Fréquence, au tarif «Pro», constitue une exception avec un prix nettement plus élevé. Quant à l'offre «Prem's», elle n'est pas intégrée à la tarification globale.

La documentation écrite est très déficiente, structurée par catégories de trains et non de voyages. Il en est de même du site Voyages-sncf.com. L'existence de cette tarification intégrée n'est détectable que par les "initiés" de ce site. La méthode de calcul de la dégressivité n'est pas accessible au public.

L'objectif de la SNCF est d'établir un prix de «bout-en-bout» aux clients «dans un souci de cohérence et de simplification de l'offre». Il est atteint en ce concerne la cohérence puisqu'un voyage favorisant l'effet de réseau, intéressant pour l'entreprise, est également financièrement avantageux pour le client, bien que le gain obtenu soit souvent nettement plus faible que ce que donnerait l'application du barème homologué par l'Etat.

Mais cet objectif n'est que partiellement atteint en termes de simplification, les niveaux de prix restant invérifiables pour le client, faute de documentation appropriée disponible.

C'est également ce défaut de documentation qui fait que la clientèle ignore souvent l'intérêt qu'elle a à utiliser cette tarification intégrée et qu'elle ne ressent pas comme un inconvénient les cas où le système de vente ne permet pas de faire l'achat d'un billet unique.

Propositions de la FNAUT

● Tarification nationale

Définir juridiquement le système tarifaire national (prix kilométrique et principe de dégressivité) et l'imposer à tout opérateur ferroviaire, SNCF ou nouvel entrant.

Rendre la carte Enfant Famille valable sur tous les trains, dont les TER.

Ramener le prix de l'abonnement élève-étudiant, aujourd'hui excessif, à celui de l'abonnement de travail pour les trajets de moins de 45 km.

● Tarifications régionales

Développer les tarifications multimodales et zonales pour les voyageurs occasionnels et réguliers.

Augmenter la distance maximale donnant droit à l'abonnement de travail, fixée à 75 km en 1921.

Harmoniser les conditions d'accès aux réductions «jeunes» et «solidaires».

Rendre possible le «complément de parcours» au tarif kilométrique dégressif pour la partie finale d'un trajet interrégional commencé ou terminé avec une réduction régionale concernant la région de début (ou de fin) du trajet.

Permettre les combinaisons de réductions offertes par des régions limitrophes afin d'obtenir une réduction sur l'ensemble d'un parcours interrégional.

Créer une carte TER nationale à coût forfaitaire annuel modéré, offrant une réduction de 50 % les week-ends et jours fériés, valable sur tout le réseau.

Ne pas limiter la validité des billets TER occasionnels à 24 heures comme c'est le cas dans certaines régions.

Intégrer systématiquement l'usage possible de plusieurs réseaux urbains dans le titre TER.

Autoriser l'utilisation des TER à l'intérieur des périmètres de transport urbain avec les titres urbains.

Harmoniser la réduction sur les réseaux urbains à au moins 50 % pour les titres combinés TER + transport urbain.

● Billettique

Rendre disponible l'ensemble des offres pour des durées hebdomadaires, mensuelles ou annuelles.

Systématiser les cartes à puce et les possibilités offertes par la billettique (puces NFC, clés USB).

Développer la facturation a posteriori en fonction de l'utilisation réelle des titres de transport.

Harmoniser le prix des cartes, dont certains varient de 15 à 50 euros.

Permettre l'achat des cartes et abonnements par correspondance.

Libéraliser la condition d'accès aux titres des régions : ne pas se limiter au seul domicile dans la région mais inclure également le lieu de travail.

Le TER à bout de souffle ?

● **Information tarifaire nationale**

Améliorer la visibilité du barème kilométrique dégressif, élément central de la tarification du TER, couvert par des exigences juridiques liées à sa publicité, et la rétablir dans la documentation écrite.

Indiquer la distance kilométrique du trajet quel que soit le type de billet.

Donner au voyageur la possibilité de connaître les distances ferroviaires des relations de son choix autrement que par l'achat d'un billet.

Faire savoir au client qu'il a intérêt à acheter un billet unique en cas de correspondance plutôt qu'une pluralité de billets, et, sur l'ensemble des supports de la documentation "commerciale", préciser les avantages qui en découlent.

Clarifier pour le client le mode de calcul de la dégressivité des parcours TER prolongeant un parcours en train à réservation obligatoire.

Enfin, pour que le client puisse comprendre les prix et connaître la meilleure façon d'acheter, reprendre impérativement l'ensemble des supports de la documentation tarifaire, et rétablir nombre d'informations de plus en plus dissimulées.

● **Information tarifaire régionale**

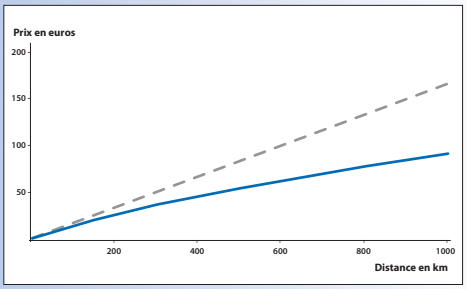
Systématiser, dans le comparateur des prix des sites TER régionaux, la comparaison de la gamme régionale avec l'ensemble de la gamme commerciale et sociale «de base» de la SNCF.

Garantir un accès à l'information tarifaire comparative hors internet : les guides régionaux des transports, comportant les horaires des différentes relations, doivent être systématisés.

Rappeler le principe suivant lequel dès qu'on peut bénéficier des tarifs spécifiques régionaux, ceux-ci sont plus avantageux que les tarifs nationaux.

Préciser les pourcentages de réduction des différents titres régionaux, en indiquant la fréquence minimum des trajets pour qu'ils soient rentables (par exemple : réduction de X % à condition d'effectuer Y allers-retours par mois).

Dégressivité du tarif national



Prix d'un voyage en fonction de la distance :
- en pointillé, sans dégressivité ;
- en trait plein, avec la dégressivité.

Dans toutes les régions, les élus affichent leur volontarisme pour développer l'offre TER. Mais ils rencontrent des difficultés budgétaires de plus en plus sérieuses. D'une part les conseils régionaux, contrairement aux autorités organisatrices de transports urbains, ne disposent d'aucune ressource fiscale analogue au versement-transport des entreprises pour financer les investissements TER et l'exploitation. D'autre part de nombreuses régions sont impliquées dans le financement de LGV et/ou, de manière plus incohérente, d'investissements routiers qui ne relèvent pourtant pas de leur vocation. Dans ces conditions :

- les promesses tarifaires, imprudentes, faites lors des récentes élections régionales en Ile-de-France ou en province (FNAUT Infos n°186) vont coûter cher ; Eric Boisseau, représentant de la FNAUT en Languedoc-Roussillon, demande s'il est bien nécessaire de proposer des trajets de plus de 200 km pour seulement 1 € et s'il ne vaut pas mieux privilégier la remise à neuf de lignes comme Alès-Bessèges, qui ne coûterait que 15 millions d'euros ;

- des transferts sur route de services TER d'heures creuses sont décidés discrètement sous prétexte d'économies ;

- des lignes sont menacées de fermeture (lignes des Causses et des Cévennes, le BA en région Centre), fragilisées par la dégradation des voies ou, c'est le cas des lignes à voie métrique, par la fiabilité insuffisante du matériel roulant (cependant la liaison TER Bourg - Saint-Claude via Oyonnax, en grande partie «fercarisée», va être rétablie avec 5 AR quotidiens par les régions Rhône-Alpes et Franche-Comté) ;

- des projets pertinents de réouvertures (Aquitaine, PACA, Pays de la Loire,...) sont à l'étude mais tardent à se concrétiser. Une des raisons est l'exigence incompréhensible de suppression des passages à niveau émise par Dominique Bussereau. Comme le dit Alain Rousset, président du Conseil régional d'Aquitaine, avec bon sens : «on comprendrait mal qu'on puisse réparer la ligne Pau-Oloron en conservant les passages à niveau, et rouvrir la ligne moins fréquentée Oloron-Bedous en voulant les supprimer tous».

Théo Marteil, président de l'Association de Promotion de l' Axe Ferroviaire Bretagne-Nord, estime que la région Bretagne consacre trop peu de moyens au TER : «les habitants des petites villes n'ont, le plus souvent, d'autre possibilité pour se rendre à leur travail que de prendre leur voiture».

Même en Alsace, une des régions pourtant les plus actives et efficaces en matière de TER (TER 200 cadencé Mulhouse-Bâle, complémentarité train + vélo, rénovation des lignes secondaires), l'offre est encore très en-deça des attentes des usagers (voir page 4) bien qu'on y dépense chaque année 200 millions d'euros pour les infrastructures, l'exploitation et le matériel roulant.

Autre difficulté : lors des travaux de régénération, RFF ferme souvent les lignes pendant

des périodes prolongées, obligeant la SNCF à transférer les services sur route. La ligne Aurillac-Clermont a ainsi été fermée du 15 mars à la fin août ; en août, en plein festival international du théâtre de rue, les 3 lignes de l'étoile d'Aurillac étaient fermées, au moment où la population passait de 30 000 à 100 000 personnes.

La gouvernance du TER par les régions et le fonctionnement des comités de lignes constituent (avec la coordination train-autocar, la coopération entre régions voisines, et l'expérimentation de l'ouverture à la concurrence pour obtenir le meilleur service au meilleur coût) d'autres enjeux. Le TER Pertuis - Aix-en-Provence est à 6,40 € et le car concurrent à 1 €.

Trop de régions ont négligé de se doter d'une direction transports suffisamment forte pour pouvoir évaluer la qualité de service et, le cas échéant, contester la politique de la SNCF et ses coûts d'exploitation.

Les incidents sur les installations et le matériel sont récurrents, même en Bretagne où le TER est pourtant de bonne qualité. Jean-Yves Lelièvre, représentant de la FNAUT en Bretagne, a ainsi noté que les deux composteurs de la gare de Questembert étaient en panne, fin juillet, l'un depuis juin, l'autre depuis janvier, et qu'une rame TER appartenant à la région Pays de la Loire a circulé pendant plusieurs jours entre Rennes et Nantes malgré de nombreux dysfonctionnements : deux toilettes et une porte extérieure condamnées, une climatisation défaillante.

Sur certaines lignes, par exemple Ambérieu-Lyon, les retards sont systématiques et la SNCF tarde à réagir. La région PACA vient seulement de créer un groupe de travail avec la SNCF pour analyser les causes du grave dysfonctionnement du TER.

Enfin, comme l'explique Gabriel Exbrayat, président de la FNAUT Rhône-Alpes, «un comité de ligne peut constituer un exercice concret et fructueux de démocratie participative s'il est animé par un élu compétent et motivé». Mais nombre de ces comités ne servent pas à grand chose.

Des lignes régionales à voie métrique

Nous laissons ici de côté la ligne Saint-Gervais - Vallorcine et la ligne de Cerdagne, toutes deux exploitées par la SNCF.

Le réseau corse

Créée en 1982, la Collectivité Territoriale Corse (CTC) dispose de compétences plus étendues que celles des régions du continent. Elle est dirigée par un Conseil exécutif de 9 membres issus de l'Assemblée de Corse. Depuis 1984, la CTC est autorité organisatrice du transport ferroviaire corse mais, à la différence des régions du continent, elle est propriétaire du réseau (infrastructure, gares, matériel) depuis 2002. Le réseau corse ne fait donc pas partie du réseau ferré national (RFN) géré par RFF. Son exploitation n'est pas supervisée par l'Etablissement Public de Sécurité Ferroviaire (EPSF) mais par le Service Technique des Remontées Mécaniques et des Transports Guidés (STRMTG).

Le réseau corse comprend deux lignes à voie métrique unique : la ligne principale Ajaccio-Bastia (158 km) et l'antenne de la Balagne, Ponte-Leccia - Calvi (74 km). Depuis 2000, la CTC, avec l'aide de l'Etat et de l'Union européenne, a engagé un programme de remise à niveau (voies, matériel, sécurité) qui se termine. Mais la signalisation n'a été modernisée que sur le tronçon périurbain Bastia-Casamozza, ce qui limite fortement la capacité du réseau, et les 12 autorails modernes AMG commandés par la CTC, fabriqués par les CFD et mis en service en 2009, sont immobilisés pour raisons de sécurité.

Jusqu'en 1982, l'exploitant du réseau corse était la CFTA. En 1982, l'Etat a imposé son remplacement par la SNCF.

Contrairement aux autres régions, la CTC peut, depuis 2000, choisir l'opérateur auquel elle confie l'exploitation de son réseau ferré, après appel d'offres, dans le cadre d'une délégation de service public (DSP). En 2001, la SNCF, seule candidate, a été retenue. La DSP a expiré en août 2010, mais elle a été prolongée d'un an à la demande de la CTC.

Une tarification kilométrique a été adoptée en 1983, des tarifs spéciaux sont accordés aux étudiants et seniors. Les trains de voyageurs assurent également la messagerie. Les 250 cheminots corses ne sont pas employés par la SNCF mais par les Chemins de Fer Corses (CFC) qui dépendent de l'Office des Transports de la Corse ; ils ne bénéficient d'aucun statut spécifique. Ils sont représentés par la CGT et par le Syndicat des Travailleurs Corses, majoritaire.

Le trafic (800 000 voyageurs/an) est très important, mais concentré sur la banlieue de Bastia et sur le tourisme.

La ligne Nice-Digne

Seule survivante du réseau des Chemins de fer de Provence (CP), la ligne Nice-Digne, 151 km, appartient à l'Etat mais n'a pas été intégrée au réseau RFF. L'autorité organisatrice était, depuis 1968, le SYMA, syndicat mixte qui a rassemblé les départements des Alpes-maritimes et des Alpes-de-Haute-Provence, les villes de Nice et Digne, et plus tardivement, la région PACA. Le SYMA a négligé les investissements. En 2007, la ligne a été placée sous la responsabilité directe de la région. Depuis 1974, l'exploitant est la CFTA qui, depuis 2007, exploite sous le nom de Compagnie Ferroviaire du Sud France (CFSF).

Le service comprend 4 allers-retours quotidiens Nice-Digne et 22 navettes urbaines entre Nice et Plan-du-Var. Les trains ne transportent pas les vélos, mais des haltes sont prévues tous les 3 à 5 km pour les randonneurs pédestres. Le GECP fait circuler un train touristique à vapeur certains week-ends d'été. Le trafic est de 450 000 voyageurs/an.

La ligne est pénalisée par l'absence de jonction entre Digne et Saint-Auban.

Le Blanc-Argent

Le chemin de fer du Blanc-Argent (BA) est une ligne secondaire à voie métrique ouverte en 1902, qui à l'origine reliait Le Blanc (Indre) à Argent-sur-Sauldre (Cher) sur 191 km à travers la Sologne, et dont l'activité est limitée aujourd'hui, après des fermetures décidées en 1939, 1953 et 1980, au trafic voyageurs entre Salbris (Loir-et-Cher) et Luçay-le-Mâle (Indre) sur 67 km. La ligne est propriété de RFF, elle est gérée par la région centre. Elle dessert principalement Romorantin (aire urbaine de 28 000 habitants). L'exploitant est une filiale de Kéolis, société elle-même filiale de la SNCF. Le trafic est de l'ordre de 400 000 voyageurs par an. L'exploitation fret a disparu en 1988.

L'exploitation de la partie sud, entre Valençay et Luçay-le-Mâle, est suspendue depuis octobre 2009 en raison d'un affaissement de la plate-forme. Depuis le 7 Juin 2010, dans le cadre de mesures de sécurité prises par la SNCF, la vitesse est ramenée de 70 à 40 km/h sur l'ensemble de la ligne. D'où un allongement des temps de parcours, de nouveaux horaires et des ruptures de correspondances aux deux connexions avec le réseau principal SNCF (à Salbris avec la ligne Orléans-Vierzon et à Gièvres avec la ligne Tours-Vierzon), sans même que les usagers soient informés correctement. Dix millions d'euros sont nécessaires pour supprimer le ralentissement.

L'Alsace, paradis du TER ?

Dans le Bade-Würtemberg, on rouvre des lignes ferroviaires, on favorise l'utilisation des transports en commun par une excellente complémentarité entre trains et cars, on lance constamment de nouvelles formules tarifaires (en plus du Baden-Würtemberg-Ticket qui permet déjà de circuler librement pendant une journée dans tout le land en utilisant tous les trains régionaux et les cars pour 28 euros pour 5 personnes, 7 jours sur 7). De plus, les horaires sont cadencés et les circulations sont suffisamment nombreuses pour garantir une grande souplesse d'utilisation. Bref, il existe une réelle volonté politique.

On essaye de faire de même en Alsace, une région qui a une longueur d'avance sur les autres, mais sans y arriver, car la grande préoccupation, c'est le TGV. L'objectif n'est pas d'intégrer toutes les localités dans un système de transport cohérent alliant trains et cars, ni de rouvrir des lignes (Bollwiller-Guebwiller, Colmar-Fribourg), mais de gagner quelques minutes lors des trajets vers Paris ou Lyon.

Le pass Evasion, qui avait stimulé la fréquentation des TER, a été remplacé sans concertation par des formules plus coûteuses et plus compliquées, ce qui a entraîné une baisse du trafic. Au lieu de simplifier l'accès au train, on cherche à faire en sorte qu'il y ait moins de voyageurs dans les trains, comme pour éviter de devoir investir un jour dans l'augmentation de la capacité des lignes et pour tout consacrer au TGV.

La formule Alsa Plus - groupes a été créée pour répondre au mécontentement des usagers, mais on ne peut pas l'acheter aux guichets des gares et aucune publicité n'est faite pour la promouvoir. Les agents SNCF eux-mêmes ignorent souvent son existence. A quoi bon lancer un produit que l'on ne veut pas vendre? Est-ce pour le supprimer plus facilement dans quelques mois?

Quant au site Vialsace, mis en service il y a quelques mois, il ne fait que mettre en évidence l'incohérence et les lacunes du TER alsacien.

Que dire des liaisons transfrontalières de proximité? Que des villes comme Colmar et Fribourg ne soient pas reliées correctement est digne d'une époque révolue. Des trains circulent pourtant toutes les 30 mn entre Fribourg et Breisach. C'est donc bien du côté de l'Alsace qu'il y a blocage.

Lors des élections régionales il a beaucoup été question de la nécessité d'un schéma régional des transports. On n'en entend plus parler.

Francis Meyer, association pour la promotion de la ligne Colmar-Metzeral

Carhaix-Paimpol : expérience réussie

Les 5 lignes de Bretagne centrale (426 km), construites vers 1900 par la Compagnie de l'Ouest (rachetée par l'Etat en 1909), formaient le "Réseau breton" et reliaient Carhaix à Guigamp-Paimpol, Morlaix, Camaret, Rosporden et Loudéac-la Brohinière.

Dès leur ouverture, elles ont été affermées à la Société générale des chemins de fer économiques, devenue bien plus tard la CFTA. Toutes ces lignes, à voie métrique, ont été définitivement fermées en 1967 sauf Carhaix- Guingamp et Guigamp-Paimpol qui ont alors été mises à voie normale mais dont la SNCF a toujours cherché à se défaire. Elle y a d'ailleurs envoyé du matériel de (piètre) occasion : autorails 150 CV et locomotives à vapeur retirées de la banlieue Saint-Lazare.

Dans les années 1980, il avait été suggéré aux élus locaux de conventionner ces deux lignes, en bénéficiant d'une souplesse d'exploitation intéressante grâce à la polyvalence du personnel CFTA. De plus, il existait à Carhaix des structures de garage et d'entretien du matériel roulant. Les élus ont su convaincre la région de présenter un dossier d'expérimentation d'exploitation économique qui, devant les réticences de la SNCF, n'a pu se concrétiser que parce que l'exploitant était un opérateur local. Trois autorails économiques A2E (à deux essieux) ont été introduits et exploités à agent unique, les conducteurs assurant également diverses fonctions d'entretien et de commercialisation. La région ayant décidé de réinjecter les économies éventuellement réalisées, l'offre traditionnelle de 3 AR quotidiens est passée à 5, en correspondance à Guingamp avec le TER Rennes-Brest et le TGV Paris-Brest.

Le résultat a été exemplaire (voir aussi FNAUT-Infos n°181) : le surcroît d'offre et les efforts commerciaux de la CFTA, parfois entrepris contre les directives de la SNCF, ont permis d'accroître le trafic 30% en 2 ans tout en réduisant de 30% les coûts d'exploitation.

Désormais la pérennité de ces lignes n'est plus contestée. Les A2E ont rempli leur mission avec une durée de vie convenable (18 ans avant revente), sans jamais avoir connu, contrairement à certaines affirmations tendancieuses, de problèmes qui leur soient imputables. La hausse du trafic a justifié l'arrivée récente d'autorails X 73500 de capacité supérieure, ce qui était l'objectif d'origine de l'opération. En 2009, le trafic a été de 60 000 voyageurs sur Carhaix-Guigamp et 75 000 sur Guigamp-Paimpol.

Gérard Guyon

Vers l'ouverture du TER à la concurrence ?

Le sénateur UMP Francis Grignon a été chargé d'animer un «comité des parties prenantes» (où la FNAUT était représentée par Max Mondon) pour examiner les modalités d'une ouverture du TER à la concurrence, exigée par la réglementation européenne.

Le comité a estimé, en accord avec le principe de décentralisation du TER, que les régions qui le souhaitent doivent pouvoir choisir un autre opérateur que la SNCF afin de rechercher un meilleur rapport qualité/prix des services offerts (voir aussi FNAUT Infos n°181), et que l'introduction de la concurrence ne peut être que progressive. Il a étudié divers problèmes techniques et juridiques qui doivent être résolus préalablement. Nous résumons ci-dessous ses principales conclusions.

La qualité du service rendu à l'usager est conditionnée par une bonne coopération entre les différents opérateurs. Ceux ci ont aussi un réel intérêt à ce que la coordination se déroule dans les meilleures conditions.

Tous les opérateurs devront respecter la tarification nationale de la SNCF et la tarification sociale, et préserver la possibilité pour l'usager de bénéficier de la tarification dégressive sur l'ensemble d'un parcours combinant Grandes lignes et TER, ainsi que des tarifications intégrées existantes TER + transport urbain ou départemental.

L'usager devra pouvoir acheter un billet (et se le faire rembourser le cas échéant) auprès de tout opérateur pour voyager sur le réseau d'un opérateur concurrent, et les conditions tarifaires devront conserver leur lisibilité.

Si un opérateur ne peut assurer par lui-même la distribution des titres de transport, il doit pouvoir demander à la SNCF de le faire à sa place, la SNCF ne pouvant alors refuser.

Les clients des nouveaux opérateurs devront pouvoir disposer, dans les gares, des mêmes prestations que ceux de la SNCF (accueil, information sur les trains de ces opérateurs, accès aux salles d'attente et aux toilettes). Les nouveaux opérateurs pourraient gérer les gares et haltes régionales, selon la formule en vigueur en Grande-Bretagne.

D'autres problèmes, très complexes, ont été étudiés par le comité :

- la mise à disposition du matériel roulant TER (qui appartient à la SNCF même s'il a été financé par une région) ; en cas d'achat de matériel neuf par un nouvel entrant, la reprise de ce matériel ou son rachat par la région à la fin du contrat d'exploitation ;
- l'utilisation par les nouveaux opérateurs des gares et des installations de maintenance du matériel roulant, ainsi que des services de maintenance assurés aujourd'hui par la SNCF ;
- le maintien du dispositif de sûreté ;
- le calendrier d'ouverture à la concurrence et, le cas échéant, les modifications des conventions TER en cours entre les régions et la SNCF ;
- les liaisons (existantes ou nouvelles) concernées par une éventuelle expérimentation par des régions volontaires.

La question la plus délicate examinée par le comité Grignon était cependant de nature sociale : que deviennent les salariés de la SNCF si un opérateur privé remporte un appel d'offres sur une ligne ou un ensemble de lignes régionales ? Les syndicats souhaitent une «mise à disposition» de ces agents afin qu'ils gardent leur statut, ce que les nouveaux opérateurs potentiels refusent. Le comité Grignon propose donc que les agents SNCF soient «transférés» au nouvel opérateur, avec possibilité de retour en cas de licenciement économique par le nouvel employeur. Les agents SNCF garderaient leurs avantages sociaux actuels ainsi que leurs droits à l'avancement à l'ancienneté. En revanche, le transfert ne pourrait être refusé. Enfin, la durée du travail devrait être revue et harmonisée au niveau de la branche.

Trois questions restent posées :

- les préconisations du comité sont-elles compatibles avec une possible réduction des coûts d'exploitation,
- si elles sont adoptées, seront-elles acceptées par les opérateurs privés ou les dissuaderont-elles d'intervenir,
- des régions voudront-elles expérimenter l'ouverture à la concurrence, au risque de mécontenter les cheminots ?

Comme le note le sénateur Grignon, la concurence a permis, en Allemagne comme en Grande-Bretagne, d'augmenter l'offre de transport et d'améliorer sa qualité tout en maîtrisant les coûts de fonctionnement : il est grand temps d'en tirer la leçon. En Allemagne, l'offre de transport régional est passée de 502 millions de trains.km en 1994 à 629 en 2008 ; l'opérateur historique, la Deutsche Bahn, a bénéficié de cette augmentation ; les coûts facturés aux Länder ont diminué ; enfin les Länder, quelles que soient leurs sensibilités politiques, ont réinvesti les économies réalisées dans l'amélioration de l'offre. On comprendrait mal que les responsables des régions françaises ferment les yeux sur ces succès évidents et maintiennent leurs réticences idéologiques.

Forum

Trains Corail à la casse

Récemment, une locomotive diesel a remorqué une rame de voitures Corail de plusieurs types (Corail ordinaires, Corail +, à sièges inclinables, TER) de Toulouse au Mans, où elles doivent être désiamantées avant ferraillage. Pourtant les voitures Corail sont encore très appréciées de la clientèle ferroviaire

Guy d'Arripe, FNAUT Aquitaine

Pour faire des économies de personnel de manœuvres, la SNCF privilégie aujourd'hui les automoteurs indéformables. Mais, quand il a le choix entre matériel Corail et matériel "moderne" (cas de Paris-Bâle), le voyageur préfère le plus souvent le Corail.

Les relations Reims-Dijon appelées «Le Dijonnais» sont assurées avec des rames de 4 voitures Corail, malgré les difficultés rencontrées en période d'affluence, et parfois même par une rame AGC 3 caisses. A nos protestations, la SNCF répond que ces trains sont sur la liste des trains «récurrents» !

Les relations Bar-le-Duc - Paris-Est appellées «Vallée de la Marne» sont assurées avec des rames de 8 voitures Corail, là aussi il y a des problèmes de capacité certains jours.

Georges d'Achon, FNAUT Champagne-Ardenne

Le rail a, sur l'avion et l'autocar, cet avantage énorme de pouvoir utiliser des trains à composition variable pour s'adapter aux fluctuations de la clientèle, mais la SNCF a commis l'erreur de développer les rames indéformables, y compris avec des voitures Corail (cas des rames Téoz). Autre effet pervers de ce choix : avec des compositions variables, la SNCF pouvait envoyer un maximum de matériels en ateliers pendant les périodes creuses, et disposer de tout son parc aux périodes de pointe. Actuellement, on envoie en atelier... la rame entière.

Sur la ligne Marseille-Briançon, on a besoin de trains de 3 voitures aux périodes creuses. En période de pointe, les trains peuvent monter à 14 voitures. Aujourd'hui, avec les automoteurs AGC ou X 72500, les voyageurs subissent des situations de surcharges inadmissibles.

En voulant faire des économies, combien la SNCF a-t-elle perdu de clients en supprimant les trains à tranches multiples, qui évitaient les ruptures de charge ? De même, avec les trains de nuit, des petites destinations bénéficiaient d'une voiture directe mixte 1ère/2 ème classe pour Paris, raccordée dans la nuit à un plus grand train.

Claude Jullien, FNAUT PACA

Des OFP indépendants

J'ai réclamé pour la première fois la création d'OFP en France en... octobre 1993 ! A l'époque, on parlait de "shortlines", à l'image des innovations déjà anciennes des Etats-Unis, puis de la Suède, de l'Allemagne,...

Il faut absolument qu'un OFP soit indépendant d'un grand opérateur ferroviaire, qu'il mène sa vie propre, qu'il vive sur son territoire au milieu des clients locaux. C'est seulement ainsi qu'il pourra se développer.

De plus, partir avec la SNCF est une erreur grave, car elle ne supporte pas qu'une structure qu'elle a contribué à créer puisse équilibrer ses comptes "sur son dos", et que quelqu'un puisse démontrer que l'on peut exploiter le rail autrement qu'elle. On a bien vu ce qu'ont donné les contrats d'affermage ou de concession qu'elle a passés dans le Morvan, le Nivernais,... Même VFLI ne s'est pas débarrassé des mauvaises méthodes d'exploitation de la SNCF.

Claude Jullien, FNAUT PACA

Illusions ferroviaires

Le rail est un mode de transport à rendement croissant avec effet de seuil. Passer sous le seuil, c'est faire disparaître le rail si on ne réforme pas ses conditions d'exploitation.

En dix ans, nous avons eu deux injonctions gouvernementales simplistes et contradictoires : développer le trafic et les emplois au prix d'une explosion du déficit ; supprimer le déficit au prix d'une forte chute du trafic et des emplois. Dans le premier cas, la fuite en avant a permis de limiter les dégâts mais il n'y a eu aucune réelle impulsion pour améliorer le rapport coût/efficacité et la qualité de la production. Dans le second cas, la chute du trafic n'a pas freiné la spirale du déficit.

Contrairement à ce qui est trop souvent affirmé en France, l'ouverture du fret ferroviaire à la concurrence n'est pas synonyme de dégradation. On peut le vérifier en Allemagne : le trafic croît, y compris en 2010 après la forte chute conjoncturelle de 2009. Ce qui pose problème, c'est la mise en oeuvre de la concurrence intramodale : il faut séparer l'exploitation des trafics massifiés et celle des trafics diffus.

En Allemagne, le maintien d'un tissu diversifié d'entreprises ferroviaires et la fluidité de l'emploi cheminot entre entreprises ont permis de garder le trafic fret dont la DB se délestait.

Je suis de plus en plus persuadé qu'il faut reconstruire un système ferroviaire intégré sur des bases géographiques pertinentes, c'est-à-dire régionales ou infrarégionales.

Eric Boisseau, FNAUT Languedoc-Roussillon

Le coin du cycliste

Velov'

Le système lyonnais de vélo en libre-service (VLS) Velov' a eu 5 ans en juin dernier. Le trafic vélo a doublé à Lyon, pour atteindre 2,5% des déplacements, tandis que le nombre d'accidents n'a augmenté que de 7% : plus les cyclistes sont nombreux, plus ils sont en sécurité. L'objectif de la ville est un nouveau doublement du trafic d'ici 2014 grâce à l'extension du réseau cyclable.

Dans le sillage de Lyon, 34 villes françaises, dont Paris, ont adopté le VLS et 29 autres ont mis en place un service de location classique.

Incitations financières

Selon une étude du cabinet Altermodal commandée par la FUBicy, les incitations financières les plus efficaces à la pratique du vélo sont : les aides à l'achat de vélos à assistance électrique (VAE), les indemnités kilométriques versées par les entreprises pour les déplacements domicile-travail (0,2 €/km en Belgique), le remboursement des frais de location de vélo pour ces déplacements, enfin le subventionnement des associations qui font la promotion de la pratique du vélo.

Comme celle d'Aix-les-Bains, la ville de Paris subventionne l'achat de VAE (et de scooter électrique), à hauteur de 25% du prix d'achat avec un plafond de 400 €. 1000 cyclistes et 200 scootéristes ont déjà bénéficié de cette aide.

Vélo et bouchons

Une étude réalisée en mars 2010 aux Pays-Bas a confirmé qu'une pratique du vélo accrue de 10% au détriment de la voiture peut réduire la congestion des voiries en ville et même en périphérie.

Dans le cas de la ville moyenne d'Alkmaar, le nombre d'heures perdues dans les embouteillages diminuerait de 15%, les émissions de CO2 de 3%, le bruit de 2%, et la pollution chimique par les voitures de 7% grâce à la seule fluidification du trafic.

Vélo sans chaîne

Le vélo sans chaîne existe depuis la fin du 19ème siècle : la transmission par cardan (axe entraîné par le pédalier) remplace la chaîne. Réintroduit en France en 2004, il permet d'augmenter la vitesse du cycliste et la durée de vie du vélo. Il est aujourd'hui d'un prix plus abordable (545 euros) et il a été adopté pour la location en libre service d'Avignon et de Nice.

Un plan national vélo ?

Un tel plan a été promis par l'Etat il y a plusieurs années mais, comme le déplore le Club des Villes et Territoires Cyclables, il n'a jamais vu le jour.

Permis à points

Punitions :

⛔ - 2 points à la SNCF. Lors des dernières 24 heures du Mans, elle a interrompu les services Le Mans-Tours pour effectuer des travaux sur la voie, et les cars de substitution n'ont pas desservi la gare d'Arnage, qui jouxte pourtant le circuit automobile.

⛔ - 5 points à Valérie Fourneyron, députée PS de Rouen et volontiers donneuse de leçons de développement durable. Alors que 25 allers-retours Paris-Rouen en 1h15 par train sont disponibles chaque jour, elle fait tous ses déplacements entre Rouen et l'Assemblée Nationale dans une grosse berline en 1h30 à 2h (à noter cependant que son chauffeur l'arrête devant la gare de Rouen pour qu'elle puisse acheter la presse quotidienne régionale).

Une définition durable ?

La FNAUT attire l'attention sur une information primordiale pour l'avenir des transports collectifs. Le journal officiel du 04-07-2010 a publié une définition donnée par la Commission générale de terminologie et de néologie : le "transbus" est un système de transport collectif qui recourt à des autobus circulant sur des voies aménagées ou réglementées, et qui permet d'assurer une haute qualité de service. Synonymes : « bus à haut niveau de service, BHNS » (en anglais : bus with high level of service, BHLS [GB] ; bus rapid transit, BRT [USA]). L'emploi du terme «busway», qui est un nom de marque, est à proscrire. Qu'on se le dise !

Chronique du développement durable

⛔ En Inde, le marché automobile devrait tripler en dix ans pour atteindre 6 millions de voitures par an. En juin dernier, les ventes ont bondi de 31%.

⛔ En 2010, le trafic aérien doit augmenter de 12% en Chine. La flotte chinoise passera de 1300 à 1500 appareils.

⛔ La ville de Séoul (Corée du sud) va construire, pour la bagatelle de 7,5 milliards d'euros apportés par le privé, un réseau de 700 km d'autoroutes souterraines disposant d'une gestion automatique du trafic à 30 km/h. Grâce à U-Smart-Way, il sera possible de relier deux points quelconques de la capitale coréenne en moins de 30 mn. La mise en service se fera entre 2017 et 2020.

⛔ Toujours en Corée du sud, le ministère des transports a financé un projet d'autoroute qui ouvrira en 2016 et garantira une vitesse contrôlée jusqu'à 160 km/h (la vitesse est limitée aujourd'hui à 120 km/h), d'où plus de fluidité, de confort et de sécurité.

BIEN DIT

- **Vladimir Spidla**, commissaire européen à l'emploi : «l'industrie automobile européenne connaît une surcapacité de production de 20% et doit être fortement restructurée. Or l'industrie écologique, en pleine progression, a besoin de compétences très souvent présentes dans le secteur automobile».
- **Danielle Nocher**, directrice du magazine Valeurs Vertes : «la Terre n'a pas besoin de nous pour survivre mais, si les conditions climatiques se dégradent, nous ne survivrons pas».
- **Marcel Grignard**, n°2 de la CFDT : «je crois beaucoup au rôle de la société civile pour l'émergence du développement durable. Les politiques sont soumis à des échéances de court-terme, des mouvements de citoyens sont nécessaires pour que l'intérêt général à moyen et long terme soit pris en compte».
- **Françoise Marchand**, conseillère régionale Verts des Pays de la Loire : «le projet d'aéroport de Notre Dame des Landes est un symbole du développement d'un autre âge».
- **Jean-Philippe Magnen**, conseiller régional Verts des Pays de la Loire : «un euro pour l'aéroport et les autoroutes, c'est un euro de moins disponible pour le TER et le tram-train».

Merci de votre compréhension, et débrouillez-vous !

Baguettes japonaises

Les baguettes jetables seront transformées en bioéthanol. Le ministère japonais de l'Agriculture souhaite recycler les quelques 90 000 tonnes de bois utilisées chaque année pour leur fabrication. Des boîtes spéciales seraient disposées pour les récupérer dans les supérettes et restaurants, où ces baguettes sont le plus employées. Chacun des 127 millions de Japonais utilise en moyenne 200 paires jetables par an.

Nouvelle définition

Selon un journaliste du Républicain Lorrain, «un tram-train est un tramway qui peut s'aventurer sur les voies ferrées». A ses risques et périls ?

Brèves

Le voyageur oublié

Pour ne pas bloquer le Tour de France aux passages à niveau, des trains TER ont été supprimés à la demande de RFF. Sur Lille-Valenciennes, le car de substitution a mis 1h40 au lieu de 40 mn par train ; l'information, minable, ne comportait aucune mention de la course cycliste. Gilles Laurent, président de l'Union des Voyageurs du Nord, a protesté avec vigueur contre cette désinvolture.

Episode analogue dans le Sud-Ouest : lors du «contre la montre» entre Bordeaux et Pauillac, des TER ont été transférés sur route et le bac de Blaye (seul passage entre Bordeaux et Le Verdon/Royan) a été fermé toute la journée car son seul débouché aurait coupé la route des cyclistes.

Une idée de génie

L'Eurorégion Alpmed rassemble des Chambres Régionales de Commerce et d'Industrie de France et d'Italie. Elle est actuellement présidée par le Français Jacques Bianchi qui, dès sa nomination, a présentée une proposition d'une rare stupidité : la création d'une navette aérienne entre Nice et Gênes (155 km à vol d'oiseau, 200 km par l'autoroute littorale). Selon Claude Jullien, président de la FNAUT PACA, on entend déjà l'hôtesse de l'air : «chers passagers, veuillez boucler vos ceintures pour le décollage, euh ... vous pouvez les déboucler, nous venons d'atterrir».

Une liaison aérienne Marseille-Nice a existé brièvement vers 1930, mais aujourd'hui l'avion n'est plus à sa place sur les courtes distances : il consomme dix fois plus d'énergie que le TGV.

Affiche cruelle

Une publicité à la gloire du futur tramway "sur rails" de Reims a été affichée aux arrêts du tramway sur pneus de Nancy. Commentaire de l'Est Républicain : «quand il voit arriver le véhicule bringuebalant, bruyant, prématurément à bout de souffle qui fait office de moyen de transport, le voyageur nancéien ne peut éviter une douloureuse comparaison. Frustration assurée. Souhaitons aux champenois que leur soit épargnée la mise en route chaotique, folklorique, comique dont nous avons été gratifiés».

Innovation

L'agence barcelonaise 4-ID vient de proposer un concept tout à fait innovant d'écran d'information pour les usagers du métro. Celui-ci affiche en temps réel les horaires d'arrivée, mais aussi le nombre de places disponibles dans chaque voiture du prochain métro à entrer en station.

Actions en régions

Alsace

● L'association ASTUS de Strasbourg a organisé une journée de réflexion sur l'intermodalité dans les mobilités urbaines et périurbaines à partir des exemples de Strasbourg, de Bâle, de l'Alsace et de l'Allemagne.

● L'association pour la promotion du chemin de fer Colmar-Metzeral, qui, après 15 ans de travail, a obtenu la modernisation de cette ligne dorénavant bien exploitée, réclame aujourd'hui la réouverture de la ligne Colmar-Volgelsheim, première étape de la réouverture de la liaison internationale Colmar-Fribourg. Pour populariser sa proposition, l'association a loué à la SNCF un train pour relier Neuf-Brisach à Metzeral, 200 personnes ont participé à ce voyage.

Aquitaine

● Le COBARTEC déplore l'interruption du trafic TER Bordeaux-Arcachon en milieu de journée pour cause de travaux, et son remplacement par des cars bien trop lents (jusqu'à 2h de trajet). Le COBARTEC réclame une installation permanente de contresens permettant de maintenir le passage des trains (TER ou TGV) sur une voie.

● Le collectif Blaye-Bordeaux-Rail a fait réaliser par une étudiante en mastère «aménagement durable» une étude sur la pertinence de la réouverture de la liaison Blaye-Bordeaux par Saint-Mariens. Le Blayais souffre d'isolement et ses accès routiers à Bordeaux sont difficiles. Le coût de la réouverture (24 km) est modeste : l'équivalent de 1,5 km de tramway.

Ile-de-France

● Mieux se Déplacer à Bicyclette déplore le très faible nombre de places de stationnement pour les vélos aux abords des gares parisiennes, et propose de récupérer des voiries souterraines sous-employées, telles que le tunnel ouest-est de l'avenue du Maine sous le parvis de la gare Montparnasse, pour y créer des vélostations.

● Lors de la «convergence 2010» organisée par MDB en juin dernier, 2 000 cyclistes, venus depuis 120 points de ralliement situés à Paris et en banlieue malgré les violents orages de la matinée, se sont réunis devant le Louvre et ont défilé jusqu'au Champ-de-Mars via l'Opéra, la place de la Concorde et les Invalides.

● MDB regrette le manque d'ambition du plan vélo présenté par le maire de Paris le 26 mai : certaines des mesures étaient déjà proposées en 2002.

Provence-Alpes Côte d'Azur

● La FNAUT PACA critique la desserte TER des Hautes-Alpes : des services d'heures creuses sont assurés avec deux rames TER mais, le vendredi après-midi, une seule rame est mise en circulation alors que les scolaires rentrent chez eux.

Elle dénonce l'absurde concurrence entre train et car LER (Ligne Express Régionale) sur la liaison Marseille-Gap gérée par le Conseil régional.

● La FNAUT PACA et l'association Aboutir préconisent la construction d'une voie ferrée entre Sisteron et La Bâtie-neuve par la vallée de l'Avance, et celle du tunnel ferroviaire du Montgenèvre pour absorber le trafic des camions en transit qui encombre la RN 94, et permettre une liaison avec Turin et une desserte TGV du Briançonnais et du Gapençais par Oulx ou Bardonnèche.

● La FNAUT-Var s'interroge sur la pertinence de la construction rapide d'une LGV entre Toulon et les Arcs.

● L'association Toulon-Var-Déplacements souligne que 90% des déplacements dans l'agglomération toulonnaise se font sur l'axe est-ouest : le tramway est donc la technique la mieux adaptée sur cet axe, sa capacité étant très supérieure à celle d'un BHNS. Elle rappelle que le tramway n'est ni de droite ni de gauche.

Rhône-Alpes

● L'association Sauvegarde des Côteaux du Lyonnais combat le projet d'autoroute A45 qui traverserait des terres agricoles précieuses et les landes classées de Montagny. Elle dénonce l'idée, entretenue par les pouvoirs publics, que l'autoroute Lyon-Saint Etienne existante A47 serait plus accidentogène qu'une autre et que l'A45 serait la solution à ce problème.

● L'AGCFUT et l'ARDSL proposent de rouvrir l'ancienne ligne Annecy-Albertville implantée sur la rive ouest du lac d'Annecy. En 1937, le trajet s'effectuait en train en 50 mn contre 1H20 aujourd'hui en autocar. Le projet est compatible avec le maintien de la piste cyclable.

● L'AGCFUT et l'ARDSL s'étonnent des performances décevantes de la ligne du Haut-Bugey, qui a bénéficié de plus de 300 millions d'euros d'investissements : elle ne fera gagner que 10 mn en moyenne au TGV Paris-Genève malgré des suppressions d'arrêts à Nurieux et Bourg-en-Bresse.

● L'association Vallée de la Drôme Harmonie demande au Conseil général de la Drôme et à la SNCF une réorganisation complète des services de cars départementaux sur l'axe Die-Valence, et une amélioration sérieuse des correspondances des cars et trains vers Lyon et Grenoble en gare de Valence-Ville.

Droits des voyageurs en cas de retards

Les conditions d'indemnisation pour retards sont complexes car deux dispositifs se superposent actuellement.

Depuis la fin 2009, le Règlement européen CE 1371/2007 demande aux transporteurs ferroviaires de rembourser (en espèces) au moins 25% du prix du billet en cas de retard compris entre 1h et 2h. L'indemnité est d'au moins 50% pour les retards plus importants. Le Règlement concerne tous les retards dont le transporteur est responsable, quels que soient le type de train emprunté et la longueur du trajet. Mais les Etats peuvent choisir de limiter ces dispositions (seule une petite partie du Règlement, portant sur d'autres sujets, est d'application obligatoire).

La loi ORTF n°2009-1503 du 8-12-2009 (relative à l'Organisation et à la Régulation des Transports Ferroviaires et portant diverses dispositions relatives aux transports) a restreint au minimum les dispositions du Règlement applicables en France. Elle a ainsi écarté celles qui concernent l'indemnisation des retards. Cette restriction est prévue pour une période de cinq ans, renouvelable deux fois. La SNCF a cependant choisi de se conformer au Règlement (pour les seuls trajets Grandes lignes), par anticipation ou pour proposer les mêmes indemnisations que les autres opérateurs européens.

Mais elle offre aussi une compensation, plus avantageuse financièrement mais accordée sous forme de bons voyages, égale à 33% du prix du billet TGV ou Corail pour un retard d'au moins 30 mn, et à 66% pour un retard de plus de 2h. C'est au voyageur de choisir entre la compensation «européenne» en espèces ou la compensation «SNCF» en bons voyages. Les enveloppes distribuées en gare en cas de retard informent de ces nouvelles dispositions.

Les retards donnant droit à compensation (espèces ou bons voyages) sont seulement ceux des trains grandes lignes, sans condition sur la longueur du trajet, et dont la SNCF est responsable.

Anne-Sophie Trcera, juriste à la FNAUT

fnaut infos- Bulletin mensuel d'information
Directeur de publication : Jean Sivardière
CPPAP n° 0913 G 88319 - Dépôt légal n°189
ISSN 0983-172 X - Tirage : 1500 ex.
Imprimerie : Bedi - Sipap, 86000 Poitiers

Abonnement 10 numéros : Individuels : 16 €
Administrations, sociétés, organismes, Étranger : 30 €
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

fnaut -infos
transport - consommation - environnement
n°190
décembre 2010
Bulletin de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports - édition nationale

Savoir et comprendre : l'exigence du voyageur

En octobre 2007, la SNCF a lancé sa nouvelle gamme tarifaire NOTES visant à améliorer la fréquentation de ses trains à réservation obligatoire et ses recettes. Innovation fondamentale : des tarifs variables avec le taux de remplissage des trains, donc avec la date d'achat du billet (FNAUT Infos n°160, 166 et 170).

Il n'y avait pas là de quoi mécontenter l'ensemble des voyageurs ! Mais bien des informations sur les horaires et les prix ont simultanément disparu. De nombreux usagers, de toutes catégories socioprofessionnelles, nous disent aujourd'hui encore : «en dehors d'internet, on ne sait pas ce qu'on achète».

La FNAUT, bien que consciente des atouts du "yield management", ne pouvait accepter le nouveau postulat de la SNCF selon lequel le client choisit son voyage seulement en fonction du «signal prix», et a vite proposé des améliorations en les justifiant. Faisons le bilan de ses interventions depuis trois ans.

Les principes généraux de la tarification sont mieux expliqués. Les nouveaux guides papier et internet affichent les fourchettes de prix pour une centaine de relations (il y en avait le double dans les anciens guides «horaires et prix»). Sur internet, des tableaux (comme dans les anciens guides) indiquent les périodes de pointe, mais seulement pour 35 relations radiales.

La SNCF donne dorénavant sur son site, pour une sélection de destinations, un «calendrier des meilleurs prix» destiné aux clients libres de choisir leur date de voyage. Elle lance par ailleurs un vaste chantier visant à afficher un plus grand nombre d'itinéraires et de correspondances, pour éviter aux voyageurs un recours obligé au TGV au prix de détours coûteux.

La FNAUT maintient trois demandes essentielles : l'affichage des périodes de pointe dans la documentation écrite et celui des pourcentages de réduction obtenus avec les cartes commerciales (la clientèle n'utilisant pas internet aurait ainsi de bons repères, comme avant NOTES) ; enfin une information sur la tarification intégrée Grandes lignes + TER, avantageuse mais très mal connue de la clientèle et constituant un avantage irremplaçable de l'opérateur historique face à ses futurs concurrents.

Jean Lenoir

Le dix-septième congrès de la FNAUT

Organisé par la FNAUT-Lorraine, ce 17ème congrès s'est tenu à Nancy les 6 et 7 novembre 2010. Les militants de la FNAUT ont approuvé le bilan sévère du Grenelle de l'environnement présenté par le bureau : malgré une inflexion indéniable donnée à la politique des transports, on est bien loin de la «révolution» annoncée un peu vite par le chef de l'Etat et Jean-Louis Borloo, alors ministre de l'écologie. Qu'il s'agisse du choix des nouvelles infrastructures de transport, de la fiscalité ou de la réforme des collectivités territoriales, les décisions de l'Etat ne sont pas à la hauteur des enjeux sociaux, économiques et environnementaux. Dans une motion adressée au gouvernement, les congressistes ont en particulier réclamé la révision d'urgence de la politique catastrophique de la SNCF et de l'Etat en matière de fret ferroviaire.

Photo : Fabrice Michel

Avec une parfaite régularité depuis sa création en 1978, la FNAUT organise un congrès tous les deux ans. Son 17ème congrès s'est tenu à Nancy les 6 et 7 novembre 2010. Plus de 150 représentants de ses associations, venus de toutes les régions françaises, y compris les plus éloignées, y ont participé.

L'organisation matérielle du congrès, très réussie, a été prise en charge par la FNAUT-Lorraine (Claude Pierre dit Barrois et Michel Zonca) et par l'équipe du siège national de la FNAUT (Fabrice Michel et Régis Bergounhou). Elle a été facilitée par l'aide financière et matérielle décisive apportée par la Communauté urbaine de Nancy, le Conseil général de Meurthe-et-Moselle et le Conseil régional de Lorraine, ainsi que par la Ville de Nancy, qui a mis à la disposition de la FNAUT les locaux magnifiques de l'Hôtel de Ville, et dont les techniciens ont été très disponibles.

La préparation du programme et l'animation des débats ont été assurées par Jean Sivardière, président de la fédération, aidé des membres du bureau.

La veille du congrès, les participants ont pu bénéficier, à leur choix, d'une visite du centre de gestion du tramway sur pneus de Nancy (le TVR) organisée par le transporteur local (STAN), ou d'une visite, organisée par le Conseil régional de Lorraine et la SNCF, du site de la future gare TGV de Vandières (située à l'intersection de la LGV-Est et de la ligne classique Nancy-Metz, elle remplacera la gare actuelle de Louvigny, qui a été positionnée stupidement en pleine campagne, quelques kilomètres plus à l'est, sans connexion possible avec le réseau TER lorrain).

Le samedi en fin d'après-midi, les congressistes ont été reçus très cordialement à l'hôtel de Ville de Nancy par Christian Parra, premier vice-président de la Communauté urbaine, puis ils ont partagé un dîner très convivial dans le grand salon dominant la place Stanislas. A l'issue du congrès, le dimanche après-midi, une visite organisée du centre historique de Nancy leur a été proposée.

Le congrès de la FNAUT ne remplit pas la même fonction que le congrès d'un parti

17ème congrès de la FNAUT

politique ou d'un syndicat, destiné à définir ou confirmer une doctrine et à choisir des dirigeants. Les orientations générales de la FNAUT, adoptées lors de sa création, font toujours l'objet d'un consensus et elles sont très régulièrement actualisées par son conseil national. Dans ces conditions, son congrès est donc principalement une occasion de rencontres avec des élus et des experts, et d'échanges entre les représentants des associations.

Les congressistes ont regretté l'absence de Jean-Louis Borloo, alors ministre de l'Ecologie, qui n'a pas daigné répondre à notre invitation.

Rapport de conjoncture et motion générale

Une analyse des lois Grenelle 1 et 2, du projet de Schéma National des Infrastructures de Transport (SNIT) et de la réforme des collectivités territoriales, effectuée en toute indépendance vis-à-vis des partis politiques, administrations, syndicats et ONG, a été présentée par le bureau, accompagnée d'un projet de motion générale.

Soumis à l'avance aux associations et enrichis grâce aux commentaires adressés au bureau, ces textes n'ont fait l'objet d'aucune contestation et ont donc été adoptés par les congressistes (voir plus loin ; le point de vue de la FNAUT sur le SNIT sera le sujet du dossier de notre prochain numéro).

Une nouvelle fois, la FNAUT a confirmé sa cohésion interne malgré la grande diversité des préoccupations de ses associations membres et des sensibilités politiques de leurs membres.

Dialogue avec les élus

Le traditionnel débat du samedi matin avec les grands élus avait pour thèmes le financement des transports collectifs et la réforme des collectivités territoriales. Ont répondu à notre invitation : André Rossinot, député-maire UMP de Nancy et président de la Communauté urbaine du Grand Nancy ; Michel Dinet, président PS du Conseil général de Meurthe-et-Moselle ; enfin Jean-Pierre Masseret, président PS du Conseil régional de la Lorraine et sénateur de la Moselle. Le débat a mis en évidence une volonté forte de collaboration entre leurs trois institutions.

L'avenir du rail en Europe

Joachim Fried, directeur des Affaires Européennes de la Deutsche Bahn, et David Azéma, directeur général délégué Finances et Stratégie de la SNCF, étaient, le samedi après-midi, les invités de la FNAUT pour un débat passionnant sur «l'avenir du rail en Europe», introduit et animé par Jean-Paul Jacquot, vice-président de la FNAUT. Leurs interventions remarquables ont souligné et permis de comprendre les différences entre les politiques ferroviaires allemande et française.

Tickets verts et rouges

A l'issue d'une discussion traditionnellement très animée, le congrès a par ailleurs attribué ses prix Tickets verts et Tickets rouges, dans un souci de pédagogie et en écartant toute polémique politicienne (voir page 6).

La vie interne de la FNAUT

Lancé par un exposé de Claude Pierre dit Barrois, président de la FNAUT Lorraine, l'atelier consacré aux FNAUT régionales a été l'occasion de confronter l'organisation interne et les méthodes de travail de nos fédérations régionales, et de dégager de bonnes pratiques.

L'atelier consacré aux réseaux thématiques de la FNAUT a permis aux pilotes des réseaux de présenter un bilan de leurs activités : Maurice Abeille (déplacements urbains), Jean-François Troin (TGV), Jean Lenoir (trains Intercités), Dominique Romann (TER) et Michel Zonca (transport du fret).

Marc Debrincat, responsable du service juridique de la FNAUT, a souligné les succès de notre fédération en tant qu'association de consommateurs et présenté ses réflexions sur son avenir. Xavier Braud a fait le point sur les actions contentieuses qu'il mène contre RFF pour la préservation des emprises ferroviaires inutilisées.

Enfin Jean Lenoir, vice-président de la FNAUT, a commenté trois sujets d'actualité : la convention de service public Etat-SNCF concernant les trains Intercités, la perspective d'ouverture de lignes d'autocar express interrégionales, et les orientations actuelles (libération des tarifs, exploitation du TGV) de la SNCF, dont l'équilibre économique est aujourd'hui fragilisé.

Les actes du congrès

Les actes comprendront l'analyse des lois Grenelle 1 et 2, du Schéma National des Infrastructures de Transport et de la réforme des collectivités territoriales, le texte de la motion adoptée par les congressistes, un compte-rendu des interventions de nos invités lors des deux débats, des précisions sur les Tickets Verts et Rouges, les présentations des FNAUT régionales et ateliers thématiques de la FNAUT, enfin les exposés de Marc Debrincat, Xavier Braud et Jean Lenoir. Le document sera prochainement disponible au siège de la FNAUT (chèque de 6 euros, port compris, à l'ordre de la FNAUT).

Grenelle 1 : de bonnes intentions...

Lors du Grenelle de l'environnement en 2007, bien des propositions, défendues en particulier par la FNAUT, ont été écartées d'entrée de jeu par l'Etat, sans débat, sous la pression des lobbies : un moratoire sur les projets autoroutiers et aéroportuaires, une réduction des vitesses routières autorisées, une taxation du kérosène, une taxation des vols aériens intérieurs en concurrence avec le TGV, une extension du versement transport (VT) des entreprises aux petites entreprises et à l'ensemble du territoire.

La loi d'orientation Grenelle 1, adoptée le 3 août 2009, a tout de même acté quelques grands principes et bonnes intentions pour prévenir les risques de dégradation de l'environnement et de la santé, et lutter contre le changement climatique (FNAUT Infos n°170).

Elle a été accompagnée de quelques mesures positives : la création du bonus-malus pour l'achat de voitures neuves (mais ce dispositif coûtera encore 500 millions d'euros à l'Etat en 2010), la généralisation à la province de la prime transport relative aux déplacements domicile-travail, un début d'adoption d'un code de la rue, un effort financier pour la régénération du réseau ferré classique.

...suivies de reculades

Mais la contribution de l'Etat au financement des transports urbains en site propre, annoncée à 4 milliards d'euros, a été ramenée à 2,5 milliards. Le plan de relance économique puis l'emprunt national ont été axés sur le soutien à la route et à l'industrie automobile (prime à la casse, promotion de la voiture électrique), sans incitation à une reconversion pourtant inéluctable d'un secteur structurellement surdimensionné.

Si elle a entériné la poursuite de l'extension du réseau des LGV, la loi Grenelle 1 a bien précisé, à la demande des sénateurs, que «les projets permettant d'achever les grands itinéraires routiers largement engagés seront menés à bonne fin dans les meilleurs délais et dans le respect des normes environnementales conformes au développement durable».

La taxe carbone a été abandonnée (avec l'approbation de l'opposition de gauche), après des déclarations pourtant tonitruantes du chef de l'Etat en sa faveur. Mesure structurante fondamentale, cette taxe doit être réintroduite, avec une redistribution aux seuls ménages ayant des revenus modestes.

L'application de l'écoredevance poids lourds a été reportée, elle prive de ressources pérennes, jusqu'en 2013, l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF).

Décentralisation du stationnement payant

Le stationnement payant de surface est un levier essentiel permettant de décourager la circulation automobile urbaine. Comme le rappelle Jean-Marie Guidez, expert en mobilité au CERTU : «il ne faut en aucun cas dissocier les politiques de transport collectif et de stationnement automobile. Ne jouer que sur le transport, c'est jeter son argent par les fenêtres».

Mais la gouvernance de la politique de stationnement sur voirie est aujourd'hui incohérente. En effet les collectivités locales ont la maîtrise de la réglementation (elles peuvent fixer librement les zones de stationnement payant et les tarifs) et assurent la verbalisation. Mais le montant des amendes pour stationnement impayé, qui relève du droit pénal, est le même sur l'ensemble du territoire et n'a donc aucun lien avec le coût local du stationnement : dans les villes où le stationnement est cher, une amende de 1ère classe (11 euros en cas de paiement immédiat, un montant inchangé depuis 1986... alors que le coût de la vie a doublé) est moins élevée que le coût de plusieurs heures de stationnement, elle n'a donc aucun caractère dissuasif ; cette anomalie va enfin être corrigée.

Les amendes, environ 600 millions d'euros par an, sont collectées par l'Etat et reversées aux communes via le ministère de l'Intérieur, hostile à tout changement. Le faible taux de paiement spontané du stationnement et le faible taux de recouvrement des amendes pour non-paiement pénalisent à la fois les collectivités et l'Etat. Par ailleurs, le stationnement sur voirie n'a pas le même statut juridique que le stationnement dans les parkings publics, service public financé par les redevances versées par les automobilistes.

Il est donc souhaitable de décentraliser entièrement le stationnement, c'est-à-dire d'uniformiser les statuts des deux types de stationnement, en parking et sur voirie, et de dépénaliser les amendes pour infractions mineures par des sanctions financières de nature administrative (comme dans les transports publics) dont le montant serait fixé par les collectivités locales et perçues directement par elles. Logiquement, seules les infractions graves mettant en cause la sécurité (stationnement interdit, dangereux ou gênant) resteraient régies par le Code pénal.

La dépénalisation des amendes de stationnement est à l'étude depuis plus de dix ans. Mais l'amendement en ce sens déposé par le PS à l'Assemblée Nationale et au Sénat a été rejeté lors de l'examen du projet de loi Grenelle 2.

Grenelle 2 : une occasion manquée

La loi «engagement national pour l'environnement», ou loi Grenelle 2, du 12 juillet 2010 est la boîte à outils de la loi Grenelle 1. Très complexe, elle contient des nouveautés intéressantes dans le domaine du transport et de l'urbanisme, mais des lacunes et reculs regrettables sont également à déplorer.

Des avancées

Les collectivités de plus de 50 000 habitants devront établir des plans climat-énergie territoriaux avant 2013.

L'objectif de lutte contre l'étalement urbain et la possibilité de conditionner l'ouverture de nouvelles zones d'urbanisation à l'implantation d'une desserte par transport collectif seront inscrits dans les documents d'urbanisme.

Les autorités organisatrices de transport urbain (AOTU) bénéficieront d'un accroissement de leurs compétences, par exemple le vélo en libre service.

Les AOTU disposeront de pouvoirs nouveaux pour faciliter le fonctionnement d'un transport collectif de surface ou éviter le blocage d'un projet de transport collectif en site propre (TCSP) par une commune "récalcitrante".

Des modifications de la loi d'orientation des transports intérieurs de 1982 et du Code de l'urbanisme faciliteront la coopération entre AOTU et départements, et la mise en cohérence des politiques de transport et d'urbanisme.

La possibilité sera offerte aux AOTU, aux régions et à l'Etat de taxer les plus-values immobilières résultant de la construction d'un TCSP urbain ou d'un investissement ferroviaire.

Diverses mesures, dont la mise en place d'un label, favoriseront le développement de l'autopartage.

L'expérimentation du péage urbain est autorisée dans les agglomérations d'au moins 300 000 habitants.

Le code de la consommation rend obligatoire la fourniture d'une information sur les émissions de CO2 lors des prestations de transport (voyageurs, fret, déménagements).

Des mesures incomplètes

Ces avancées sont intéressantes mais n'ont pas de caractère vraiment décisif. D'autres réformes étaient nécessaires.

Il fallait étendre les compétences des AOTU aux grandes voiries, à l'urbanisme, au logement et à la fiscalité.

L'extension des AOTU au-delà de l'actuel périmètre de transport urbain pour couvrir le bassin de vie était souhaitable pour permettre une gouvernance plus cohérente des aires urbaines.

L'obligation d'établir des PDU devait être étendue aux agglomérations ayant entre 50 000 et 100 000 habitants.

Le versement transport des entreprises devait être perçu dans les agglomérations de moins de 100 000 habitants même si on n'y construit pas de TCSP, pour financer l'exploitation des TC. Il devait être étendu aux zones non urbaines et son produit attribué aux régions pour les aider à financer le TER. Il devait être étendu aux entreprises de moins de 10 salariés : ce seuil n'a pas de sens, les salariés des petites entreprises bénéficient des transports collectifs autant que ceux des grandes.

Il aurait fallu encourager l'autopartage entre particuliers en obligeant les compagnies d'assurances à proposer des contrats adaptés à cette pratique (le malus en cas d'accident étant affecté au conducteur, non au véhicule).

L'expérimentation du péage urbain ne sera possible que dans des conditions trop restrictives. Le seuil démographique aurait dû être fixé à 100 000 habitants correspondant à l'obligation de mettre en œuvre un PDU. Il faudrait supprimer la condition relative à la construction d'un TCSP (le péage n'a pas pour seul but de financer les transports collectifs mais aussi de faire baisser le trafic automobile) et la limite des 3 ans d'expérimentation : c'est à chaque collectivité d'agir à sa manière.

La fourniture obligatoire d'une information sur les émissions de CO2 lors des prestations de transport aurait dû concerner les émissions de gaz à effet de serre et pas seulement le CO2 (la disposition retenue permet de minimiser d'un facteur 2 au moins les émissions dues aux avions).

La décentralisation de la gestion du stationnement payant de surface et de la dépénalisation des amendes (comme pour les transports collectifs) serait un outil efficace de maîtrise de l'automobile par les collectivités locales dans le cadre des PDU, et une source de financement des transports urbains (voir encadré) : bien qu'à l'étude depuis des années, elle a été écartée. Les collectivités doivent pouvoir fixer librement le niveau des redevances et des amendes.

En définitive, les lois Grenelle 1 et 2 constituent une inflexion intéressante mais, loin de constituer une rupture dans la politique des transports, elles ne répondent que très partiellement aux espoirs suscités en 2007, elles représentent une occasion manquée de promouvoir une réorientation de fond.

La FNAUT ne peut donc qu'exprimer sa déception : le «changement de paradigme», le «new deal», la «révolution écologique profonde et tranquille» annoncés avec grandiloquence n'ont pas encore eu lieu malgré l'urgence.

La réforme des collectivités territoriales

La complexité de notre système institutionnel a un impact néfaste sur les transports et l'aménagement du territoire. Souhaitant une répartition plus rationnelle des compétences des différentes collectivités, une réduction du nombre des centres de décision et un rôle accru des intercommunalités et des régions, la FNAUT ne pouvait donc se désintéresser de la réforme des collectivités territoriales (FNAUT Infos n°171). Malgré des points positifs, cette réforme ne répond que partiellement à ses espérances et présente aussi des dangers.

Des avancées

Des possibilités de fusion entre communes, entre départements, entre une région et ses départements, et même entre régions sont ouvertes.

Toute commune devra être rattachée à une intercommunalité ; les conseillers communautaires seront élus au suffrage universel direct lors des élections municipales ; les compétences intercommunales sont un peu renforcées.

Un nouvel établissement intercommunal, la métropole, est créé pour faciliter la gouvernance des agglomérations de plus de 450 000 habitants. Des intercommunalités pourront se regrouper au sein d'un «pôle métropolitain» pour constituer des métropoles multipolaires (ce pourrait être le cas du territoire allant de l'Isère à la Loire pour édifier un réseau de transport cohérent).

Les compétences des régions et départements seront exclusives : si une compétence est attribuée à la région ou au département, l'autre collectivité ne pourra l'exercer. Mais la répartition des compétences n'a pas été fixée. Si une compétence reste partagée, une collectivité pourra être désignée chef de file et organiser son exercice coordonné.

Des regrets et des inquiétudes

La représentation des communes au sein des intercommunalités est conservée, l'intercommunalité ne devient pas une collectivité à part entière. La commune est la seule collectivité à conserver encore la compétence générale.

La métropole ne pourra pas bénéficier de transferts de compétences des départements et régions concernés.

La création du conseiller territorial, à la fois conseiller général et conseiller régional, a pour objectif d'éliminer les chevauchements et conflits de compétences entre département et région : l'intention est louable, mais elle débouchera sur un affaiblissement de la vision régionale en donnant un poids excessif aux préoccupations départementales, voire cantonales.

Enfin la réforme des finances locales affaiblit les collectivités face à l'Etat.

BIEN DIT

Jean-Jacques Queyranne, président PS du conseil régional de Rhône-Alpes : «qui peut penser qu'une vision régionale sortira de la réforme ? Chaque conseiller territorial fera ses courses pour son territoire, on reviendra à la politique de supermarché d'avant les lois de décentralisation de 1982. Aujourd'hui, ce qu'on attend des régions, c'est d'être porteuses de projets structurants et innovants. Or la réforme conduit à la cantonalisation des régions. Sans compter qu'on privera les régions de leur clause de compétence générale et qu'elles perdront quasiment toute leur autonomie fiscale avec la réforme de la taxe professionnelle. La réforme est contraire à l'esprit de décentralisation».

Jean Viard, sociologue :

« La création des métropoles est une excellente idée. Mais le président de la métropole doit être élu au suffrage universel direct et non désigné par les représentants des communes. Il doit aussi disposer, sur son territoire, des compétences du département, et pouvoir maîtriser l'aménagement de l'espace - ce qui implique de retirer le pouvoir d'urbanisme aux maires. Sans quoi on continuera de multiplier les lotissements en rase campagne et non le long des voies ferrées. Et le règne du «tout-bagnole» se poursuivra. Les communes doivent subsister mais ne gérer que les services de proximité.

La création du conseiller territorial serait une véritable catastrophe. Cela reviendrait immanquablement à mélanger les torchons et les serviettes (c'est-à-dire la proximité et la prospective) et, au final, à affaiblir les régions. Si demain, un conseiller territorial doit trancher entre subventionner la salle des fêtes de son canton et accorder des crédits de recherche à la région, que choisira-t-il ? La salle des fêtes bien sûr.

Depuis vingt ans, les régions, vaille que vaille, ont mis en place des stratégies économiques, des politiques de formation, des réseaux de transport. On pourrait les mettre enfin au niveau de leurs voisines européennes, mais on s'apprête à les réduire au rôle de tiroirs-caisses des cantons. C'est aberrant.

Si j'étais ministre de l'Intérieur, je confierais tous les pouvoirs stratégiques (grands équipements, transports, ...) aux régions et aux intercommunalités, je spécialiserais les départements sur les zones rurales et les compétences de proximité. Je réduirais au minimum la présence de l'Etat sur le terrain. Enfin, je créerais un statut particulier pour Paris et une douzaine de métropoles ».

Ecoredevance poids lourds

Analogue aux péages autoroutiers, la redevance poids lourds instaurée par la loi Grenelle 1 concernera tous les camions de plus de 3,5 tonnes, soit environ 600 000 véhicules français et 200 000 véhicules étrangers.

Avant sa généralisation à tout le territoire français, elle sera testée en Alsace afin d'y limiter le report de trafic venant d'Allemagne depuis l'instauration en 2005 de la taxe LKW Maut.

Prévue initialement pour 2011 et reportée à 2013 en raison, selon le gouvernement, du retard pris par les sociétés de télépéage, elle s'appliquera sur 10 000 km de routes nationales non concédées et environ 2 000 km de routes départementales.

Son niveau variera de 2,5 à 20 centimes d'euro/km suivant le caractère plus ou moins polluant du véhicule. Son taux moyen sera de 12 centimes. Les régions excentrées par rapport à «l'espace européen» (Bretagne, Aquitaine, Midi-Pyrénées) bénéficieront d'une réduction de 25% de son taux.

Contrairement aux péages acquittés sur les autoroutes, elle sera répercutée par les transporteurs sur les chargeurs (ce n'est pas le cas en Allemagne pour la LKW Maut, considérée comme un élément du coût du transport routier au même titre que le prix du gazole). L'application de cette décision ne va pas de soi, comme l'a rappelé le rapport Abraham, car un même camion est souvent utilisé par plusieurs chargeurs.

La redevance rapportera 1200 millions d'euros (dont 230 acquittés par des transporteurs étrangers) moins 180 de frais de perception et 200 reversés aux départements. L'AFITF et les départements pourront utiliser ce produit sans affectation ciblée sur le rail.

Le taux moyen de l'écoredevance est faible, l'Union européenne autorisait 17 centimes. Aucune hausse n'est programmée. Trop peu de routes départementales sont concernées et les routes nationales à faible trafic (moins de 800 véhicules par jour) sont écartées du dispositif. Seuls les coûts d'infrastructure sont couverts. Cependant la redevance pourra être plus élevée (jusqu'à + 25%) dans les zones dites sensibles, montagneuses et urbaines.

La réglementation européenne pourrait évoluer prochainement : les ministres des transports de l'Union européenne ont décidé d'introduire le principe pollueur-payeur (pollution de l'air et bruit) dans le transport routier. En cas d'accord avec le Parlement, la redevance pourrait augmenter de 3 à 4 centimes/km, mais une taxe "embouteillages" a été abandonnée.

Motion adoptée par le Congrès

1. Trains d'équilibre du territoire

Les trains TGV et TER ne répondant pas à tous les besoins des voyageurs, la FNAUT réclame un contrat de service public Etat-SNCF qui permette non seulement de sauvegarder, mais d'améliorer et de développer les relations classiques intercités, et comprenant donc :

- l'inclusion dans le contrat de toutes les relations Corail, Téoz, Lunéa, Corail Intercités et, à plus long terme, des relations interrégionales à longue distance actuellement gérées par les régions, de manière à constituer un véritable réseau national intercités complémentaire des réseaux TGV et TER ;
- un cahier des charges garantissant une rénovation de la desserte des villes moyennes (fréquences, temps de parcours, relations directes et correspondances) et de la qualité du service (capacité et confort des trains, transport des vélos, restauration, tarification) ;
- le contrôle de la qualité de service et la création de comités de lignes ;
- le financement intermodal par des taxes sur les billets TGV, les péages autoroutiers et les billets d'avion ;
- le refus d'une autorisation générale de création de services routiers Intercités, qui fragiliseraient les services ferroviaires sans gain pour la collectivité.

2. Trains TER

La FNAUT demande aux Conseils régionaux de refuser tout transfert sur route et d'envisager rapidement, en dehors de toute préoccupation idéologique, une ouverture des dessertes TER à la concurrence, afin de rechercher une amélioration de la qualité de service (information, transport des vélos, ...) et une diminution des coûts pour la collectivité, en commençant par les lignes à faible trafic, les plus fragiles.

La FNAUT souhaite la réouverture de lignes régionales ou périurbaines, outil essentiel pour absorber du trafic automobile et permettre une densification de l'habitat et des activités autour des gares selon l'exemple de l'Allemagne. Ces opérations ne doivent pas être bloquées par une exigence irrationnelle de suppression systématique des passages à niveau sous prétexte de sécurité routière : la circulaire Bussereau, qui n'a aucune valeur juridique, doit être rapportée sur ce point.

La FNAUT demande à l'Etat de généraliser le versement transport des entreprises à l'ensemble du territoire pour faciliter le financement du TER.

3. Gares TGV

La FNAUT demande à l'Etat et aux collectivités territoriales concernées d'abandonner tout projet de gare TGV périphérique non connectée directement au réseau classique, et de privilégier la desserte des gares existantes.

4. Déplacements urbains

La FNAUT demande l'accélération des aménagements cyclables : sécurisation des itinéraires urbains, places de stationnement en ville et près des gares, vélostations, location. La création de véloroutes et voies vertes doit encourager l'usage du vélo lors des loisirs.

Les collectivités territoriales doivent soutenir vigoureusement le développement de l'autopartage, en écartant cependant la formule perverse du libre service (voir le projet parisien Autolib) qui risque au contraire d'encourager l'usage de la voiture en ville.

La FNAUT demande aux autorités concernées par la loi Grenelle 2 d'étudier rapidement la possibilité d'instaurer une forme de péage urbain. L'enjeu est double : limiter l'éparpillement de l'habitat périurbain et mieux financer les transports publics.

La FNAUT demande à l'Etat de subventionner plus largement la construction de TCSP dans les agglomérations de province à l'occasion du deuxième appel à projets, et de faire enfin aboutir le projet de décentralisation de la gestion du stationnement.

5. Déplacements en zones rurales

La FNAUT rappelle que de nombreux habitants des zones rurales ne ont pas motorisés et demande que leurs besoins de déplacements soient mieux pris en compte : réouvertures de lignes et de gares, renforcement des dessertes routières régulières ou à la demande par car, création d'itinéraires cyclables.

6. Intermodalité

La FNAUT demande avec insistance aux AOT de coopérer plus sérieusement afin de parvenir à une intermodalité indispensable à une réelle efficacité des transports de la vie quotidienne et à une coordination rationnelle entre les services routiers et ferroviaires (dessertes, tarification, billetterie).

7. Déplacements domicile-travail

La FNAUT demande à l'Etat d'évaluer la mise en place de la prime transport (prise en charge par l'employeur de 50% du coût de l'abonnement domicile-travail), de lancer une campagne d'information des salariés qui en ignorent très souvent les avantages, et de corriger le barème fiscal automobile, qui encourage l'usage de la voiture pour les déplacements domicile-travail.

8. Circulation routière

La FNAUT constate les avantages d'une réduction, temporaire ou définitive, de la vitesse maximale autorisée à 110 ou même 90 km/h sur certaines autoroutes (A13, A86, A31, A7, A8, A9) : moins de congestion, d'accidents, de pollution et de consommation de carburant. Elle demande l'extension de ces mesures de bon sens et une réduction générale de la vitesse d'au moins 10 km/h sur l'ensemble du réseau autoroutier (la vitesse maximale est de 120 km/h en Belgique, Espagne, Finlande, Grèce, Irlande, Pays-Bas, Portugal, Suède, Suisse et sur de nombreuses sections en Allemagne, et 110 km/h au Danemark et en Grande-Bretagne).

9. Transport des marchandises

La FNAUT s'inquiète de la dégringolade actuelle du fret ferroviaire suite au désengagement de la SNCF dans le marché du wagon isolé, totalement contradictoire avec les objectifs du Grenelle de l'environnement et les besoins des économies locales. Elle demande à l'Etat et aux régions de favoriser la création rapide d'opérateurs ferroviaires de proximité sur l'ensemble du territoire et pas seulement dans les ports.

La FNAUT demande également la réalisation urgente de travaux sur les nombreuses lignes dédiées au fret menacées de fermeture, afin d'éviter de nouveaux reports de trafic sur la route.

Très récemment, le gouvernement a autorisé la circulation de camions de 44 tonnes dans le secteur agricole et agroalimentaire, c'est la porte ouverte à une généralisation. Cette mesure va renforcer de 10% la compétitivité de la route au détriment du rail et du fluvial. Aussi la FNAUT demande à l'Etat d'abandonner toute perspective de généralisation de l'autorisation de circulation de camions de 44 tonnes et d'expérimentation de la circulation de mégacamions de plus de 50 tonnes.

10. Infrastructures de transport

Tout en reconnaissant que le SNIT représente un effort original de planification intermodale des projets d'infrastructures et une réorientation visant à privilégier les transports ferroviaires et urbains, la FNAUT demande une révision de l'avant-projet de Schéma National des Infrastructures de Transport qui accorde une place encore bien trop importante aux investissements routiers (plus de 1000 km sont planifiés inutilement), un effort pour assurer les financements des projets ferroviaires et l'abandon de projets inutiles et ruineux tels que la LGV Poitiers-Limoges, le canal Seine-Nord et l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes.

Tickets verts

- La région Rhône-Alpes et la SNCF (branche Gares et Connexions) pour leur démarche d'implantation de commerces et d'activités de services, privées ou associatives, dans les gares à l'intention des voyageurs, en particulier les usagers du TER. A Roanne, une ancienne consigne a été transformée en crèche, ouverte de 7h à 19h. A Vinay (38), une halle est louée à un groupement d'agriculteurs locaux : le matin, un usager peut déposer un panier vide et le récupérer le soir garni de légumes et de fruits. A Vienne, un multistore propose un espace d'information locale et de petites annonces, un prêt de parapluie, un accès WiFi, un relais colis.

La SNCF a de nombreux projets bien ciblés : point multiservices, banque, bureaux, cabinet médical ou para-médical, monnayeur, photomaton, photocopieuse, bibliothèque, office de tourisme. Elle ne cherche pas à "innover" et s'inspire avec prudence des réalisations de nos voisins suisses. Selon Sophie Boissard, «les gares suisses sont un modèle et offrent de vrais services ... sans excès, il ne s'agit pas de transformer nos gares en centres commerciaux ou de nier leurs caractéristiques architecturales».

- La coalition franco-suisse Colibri.

Le 13 décembre 2009, deux allers retours quotidiens Berne-Neuchatel-Pontarlier-Frasne avec correspondance pour Paris étaient lancés en remplacement d'un aller retour TGV Paris-Berne direct, supprimé à la même date par l'opérateur Lyria (SNCF/CFF).

En moins de six mois, une coalition de partenaires motivés a réussi une opération exemplaire. La présidente de la Région Franche-Comté, les maires de Pontarlier et Frasne, le directeur délégué TER à Besançon, côté français, et leurs homologues côté suisse (cantons de Berne, Neuchâtel et CFF) ont réussi à bâtir à partir de rien deux liaisons internationales (4 sillons sur mesure), trouver le matériel (les rames suisses Colibri), décrocher in extremis de l'Etablissement Public de Sécurité Ferroviaire l'autorisation de circulation, après essais en ligne (jusqu'à la veille du lancement) : les initiés seuls peuvent prendre la réelle mesure de cet exploit. Les associations d'usagers suisse (ATE) et françaises (Transport 2000 Pontarlier, Fnaut Franche-Comté) ont pris, dès le début, leur modeste mais indispensable place dans cette réalisation.

Tickets rouges

Les congressistes ont épinglé d'une part des choix rétrogrades, d'autre part des innovations mal ciblées.

- Jean-Marc Ayrault, député-maire PS de Nantes, promoteur acharné de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes, un investissement irrationnel, contraire au bon sens élémentaire, surdimensionné car basé sur des prévisions de trafic fantaisistes, gaspilleur d'espace périurbain précieux et d'argent public qui manquera pour développer les alternatives à l'automobile et à l'avion.

- Didier Robert, nouveau président UMP du Conseil régional de La Réunion, pour l'abandon du tram-train défendu par son prédécesseur Paul Vergès (PCR) au profit d'une nouvelle route littorale à 2x3 voies reliant le nord et l'ouest de l'île, d'un coût total de 1,6 milliard d'euros. Une décision d'un archaïsme navrant, à contre-courant des orientations officielles du SNIT, dont le gouvernement Fillon a été complice en acceptant un report des crédits d'Etat (435 millions d'euros), «une avancée majeure», selon M. Robert !

Le chemin de fer de La Réunion a été démantelé il y a 50 ans par l'Etat, malgré l'opposition des élus locaux. Depuis lors, le trafic routier a explosé, on dénombre aujourd'hui 400 000 véhicules dans l'île et 30 000 immatriculations nouvelles par an. La part de marché du transport collectif est d'environ 6%. La population de l'île (800 000 habitants) doit augmenter de 30% d'ici 2025 et 40% de la surface de l'île (2 500 km2) est classée en parc national. Le tram-train (40 km, 25 stations, vitesse commerciale 40 km/h), accompagné d'une politique de densification de l'habitat autour de la ligne, serait remplacé par un réseau de 2 000 autobus.

- Le syndicat mixte des transports du Douaisis (SMTD), pour son choix stupide du "tramway sur pneus" Evéole, bus à guidage magnétique qui dérive du système Phileas expérimenté sans succès à Eindhoven (Pays-Bas). Alors que le tramway de Valenciennes fonctionne parfaitement, c'est le fiasco à Douai : Evéole a été mis en service avec deux ans de retard... et sans guidage.

- Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), pour son choix de la technique du "tramway sur pneus» pour la ligne T6 Chatillon-Vélizy-Villacoublay. Le système Translohr, adopté par le STIF sous la pression de la RATP, est plus coûteux que le tramway sur rails et ne disposera que d'une réserve de capacité de 10% (le trafic prévu est de 82 000 voyageurs/jour). L'utilisation du Translohr est également prévue sur la liaison T5 Saint Denis-Garges-Sarcelles (30 000 voyageurs/jour).

Qu'il s'agisse d'Evéole ou des T5-T6, la FNAUT entend dénoncer, une nouvelle fois, la manie persistante de l'innovation "pour le plaisir" au mépris des intérêts des usagers des transports et des contribuables (FNAUT Infos n°181).

Coup de chapeau

Un coup de chapeau a été donné par les congressistes aux sénateurs Louis Nègre (UMP) et Roland Ries (PS), pour leurs efforts pédagogiques courageux auprès des parlementaires pour accepter l'expérimentation du péage urbain.

Mauvais point

Un mauvais point a par ailleurs été attribué à Dominique Bussereau pour son exigence incompréhensible de suppression systématique des passages à niveau (PN) en cas de réouverture d'une voie ferrée, qui, en alourdissant les coûts, a bloqué des projets intéressants soutenus par nos associations (voir FNAUT Infos n°186 et 187).

Cette exigence donne lieu à des situations paradoxales :

- lors de la modernisation en cours de la ligne Pau-Oloron, les PN sont conservés, mais lors de la réouverture d'Oloron-Bedous, ils devront être supprimés alors que ce tronçon sera le moins fréquenté des deux ;

- à Bressuire (79), comme nous l'a signalé la FNAUT Poitou-Charentes, la municipalité a demandé la création d'un PN en pleine ville afin de faciliter la circulation des camions ; RFF a accepté, comprenne qui pourra, en échange de la suppression de deux autres PN très peu utilisés, situés au nord et au sud de la ville, en pleine zone rurale.

Ils l'ont échappé belle

Le Syndicat mixte des transports en commun du territoire de Belfort a réorganisé avec succès le réseau local de transport public (Optymo) en introduisant des innovations intéressantes (post-paiement, achat de tickets par SMS) et sans dépenser des sommes folles. Cette politique, menée par son président Christian Proust, est bien adaptée à la desserte d'une ville moyenne et aurait pu mériter un ticket vert si elle n'avait été conduite sans la moindre concertation avec les usagers et les autres composantes de l'aire urbaine, Montbéliard et Héricourt. De plus, les usagers occasionnels ne peuvent plus acheter de tickets à l'unité.

Le tram-train de Mulhouse, qui va relier, à partir du 12 décembre, le centre de Mulhouse à Thann, dans la vallée de la Thur, est le premier en France à mériter ce nom car, sur une partie du trajet, il coexistera avec des trains de voyageurs et de fret. Cette technique, promue par l'ancien maire de Mulhouse Jean-Marie Bockel et l'ancien président du Conseil régional Adrien Zeller, présente des avantages bien connus (FNAUT Infos n°186) mais, en première phase, la haute vallée de la Thur (Kruth) ne sera pas desservie par le tram-train, mais seulement par le TER.

Mea culpa

Marc Baïetto, président PS de la Communauté d'Agglomération de Grenoble, à propos du projet de rocade autoroutière nord qu'il a défendu avec acharnement (FNAUT Infos n°187) : " la voie que j'ai tracée avec d'autres, et j'en assume l'entière responsabilité, n'était peut-être pas la bonne. Il faut, aujourd'hui, penser autrement le cadre urbain ". Il n'est pas fréquent qu'un responsable politique reconnaisse aussi clairement qu'il s'est trompé.

Quant à André Vallini, président PS du Conseil général de l'Isère, il a reconnu, en lançant auprès du public un appel à idées, qu'il aurait été préférable de débattre il y a 4 ans des alternatives à la rocade nord.

Rallye

BIEN DIT - Frédéric Hilbert, conseiller général Vert du Haut-Rhin : «je ne comprends pas comment les collectivités ont pu trouver 1,2 million d'euros pour subventionner le rallye France-Alsace alors qu'on nous répète que les caisses sont vides ; d'autres sujets sont prioritaires en ces temps de crise».

MAL DIT - Jacques Bigot, président PS de la Communauté urbaine de Strasbourg : «le rallye une très belle vitrine pour la ville et son agglomération». Il a sans doute confondu avec le tramway.

Chronique du développement durable

Selon l'OCDE, le trafic aérien mondial devrait tripler d'ici 2050. Quant aux émissions de CO2 par les voitures, elles devraient augmenter de 60%.

En trois ans, le nombre de voitures circulant à Dubaï est passé de 350 000 à 850 000. Les bouchons y sont "énormes, inextricables, felliniens" (le Monde).

L'Iran est le premier producteur automobile du Moyen-Orient : 500 000 emplois, et 1,4 million de véhicules produits en 2009. Il vient d'inaugurer une nouvelle usine, la plus grande du Moyen-Orient : 4 000 salariés y produiront 150 000 véhicules par an. Selon le président Ahmadinejad, «malgré les pressions et sanctions de ses ennemis, notre nation fait la preuve qu'elle avance sur le chemin du progrès».

Capitale verte ?

La ville de Nantes a obtenu le titre de «capitale verte européenne» 2010. Une distinction sans doute méritée pour ce qui concerne la qualité de l'air, le taux d'utilisation des transports collectifs ou la gestion des déchets. Le maire Jean-Marc Ayrault doit-il s'en vanter ? Les critères utilisés pour son attribution ignorent l'espace rural gaspillé par l'implantation du futur aéroport de Notre-Dame-des-Landes que la ville cofinance, et la pollution de l'air que générera le trafic induit.

BIEN DIT

● **Jean-Pierre Morel,** ancien pilote de ligne : «si l'aéroport actuel de Nantes-Atlantique était dangereux, comme le prétendent les partisans de Notre-Dame-des-Landes, il faudrait fermer les deux-tiers des aéroports français».

● **Xavier Le Coutour**, maire-adjoint de Caen : «le TVR a été un choix technique calamiteux». On ne pouvait mieux dire !

● **Michel Perrier**, conseiller régional Vert des Pays de la Loire : «la région consacre 40 millions d'euros à la construction de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes, soit 17 euros par foyer fiscal, c'est le prix de la réouverture de la ligne Laval-Mayenne».

MAL DIT

● **Alain Juppé**, à qui il est reproché de cumuler les fonctions de ministre de la Défense et de maire de Bordeaux : «Bordeaux est à 50 mn de vol de Paris». Sans oublier la voiture de fonction au départ et à l'arrivée. M. Juppé a oublié qu'il a été (brièvement) ministre du Développement durable.

Manuel à l'attention des automobilistes (1934)

Segway dangereux

Le multi-millionnaire anglais Jimi Heselden, 62 ans, s'est tué le 26 septembre 2010 en chutant dans un ravin, alors qu'il inspectait sa propriété en conduisant un gyropode Segway. Ancien mineur ayant fait fortune dans l'industrie de défense, Jimi Heselden avait racheté la société américaine Segway en décembre 2009.

Inauguration en sens unique

Le tram-train de Mulhouse a été inauguré officiellement le 10 novembre 2010. Les officiels, après avoir voyagé dans le véhicule flambant neuf, sont revenus à Mulhouse dans leur voiture de fonction, même pas en covoiturage !

Brèves

Désinvolture

Le passage du Tour de France n'est pas le seul prétexte utilisé pour bloquer les transports publics (FNAUT Infos n°189). En juillet dernier, les transports urbains de Bordeaux ont été arrêtés une partie de la journée pour faciliter une manifestation commerciale privée.
Il y a 3 ans, le passage du même Tour de France cycliste a entraîné le goudronnage d'un passage à niveau desservant une zone industrielle très importante du nord de Saint-Brieuc (le Légué). Depuis lors, les nombreux embranchements particuliers ne sont plus desservis !

Guy d'Arripe, FNAUT Aquitaine

La SNCF en Grèce ?

La société nationale des chemins de fer grecs, l'OSE, cherche à juguler ses pertes (830 millions d'euros en 2008) et sa dette (10 milliards d'euros). Elle emprunte actuellement de grosses sommes pour payer son personnel et réhabiliter son réseau de 2 600 km. Sa restructuration est exigée en contrepartie d'une aide de 110 milliards d'euros accordée par l'Union Européenne et le FMI. Le gouvernement socialiste envisage d'abandonner les liaisons déficitaires et négocie l'aide de la SNCF, qui saura faire.

Rigueur budgétaire

La crise budgétaire des départements se confirme (FNAUT Infos n°188, édito). Le Conseil général de l'Aube est ainsi revenu sur la gratuité totale des transports scolaires : l'abonnement coûte dorénavant de 20 à 100 €, d'où une économie de 500 000 € sur 16 millions. Celui du Lot-et-Garonne a au contraire instauré la gratuité totale en économisant sur les cérémonies officielles et les frais de représentation.

14 mois d'attente !

L'abri de l'arrêt Université Le Bourget, commun aux lignes 9 du réseau de Chambéry et 1 du réseau d'Aix-les-Bains, est en cours de montage fin octobre 2010. Il s'agit en fait du remontage de l'ancien abri, qui s'est un peu dégradé pendant 14 mois d'abandon à l'emplacement de l'ancien arrêt, déplacé le 31 août 2009. Ce sera probalement l'abri le plus vétuste du réseau STAC, mais qu'importe : les usagers seront enfin protégés des intempéries. Les appels réitérés de l'ADTC-Savoie n'auront pas été inutiles.

Alain Caraco

Le saviez-vous ?

● Selon Jean-Pierre Orfeuil, en France, 20 % des circulations automobiles (en km) se font à l'intérieur des villes, 50 % dans leur périphérie ou dans l'espace régional et 30 % à longue distance.

Actions en régions

Bourgogne

● Lors de la semaine de la mobilité, la FNAUT Bourgogne a rencontré les usagers en gare TER de Nuits - Saint-Georges, participé à une réunion publique sur le BHNS organisée par le Grand Chalon, et tenu un stand d'information au centre commercial de la Toison d'Or à Dijon.

Languedoc-Roussillon

● L'association des usagers de la ligne Perpignan-Cerbère-Port Bou a organisé à Port Bou, en septembre dernier, en collaboration avec une association nord-catalane d'usagers, une "fête du train", associant une manifestation culturelle et un débat entre élus et usagers, pour exprimer sa volonté de sauvegarder un service public de transport ferroviaire transfrontalier de qualité lorsque le TGV Perpignan-Barcelone sera mis en service.

Poitou-Charentes

● L'association pour le développement du transport ferroviaire Thouet-Sèvre niortaise (ADTFTS) poursuit son action pour la réouverture de la ligne Thouars-Partenay-Niort au trafic voyageurs (une liaison en 1 h est possible, arrêts compris). Cette réouverture permettrait de lutter contre la congestion routière de l'agglomération de Niort, de développer les activités touristiques et de mailler le réseau ferré. L'association se préoccupe aussi de la relance du trafic de fret sur l'axe Thouars-Loudun-Chinon-Tours et s'inquiète de l'avenir de la gare de Parthenay.

José Dailly, président de l'association, est intervenu pubiquement avec le maire de Thouars et la directrice de l'Office de tourisme pour réclamer une revitalisation de l'étoile ferroviaire de Thouars et la création de services réguliers Saumur-Thouars-Bressuire-La Roche sur Yon.

Guide des voies vertes et véloroutes de France

L'AF3V œuvre depuis plus de dix ans pour la promotion d'itinéraires permettant aux usagers non-motorisés de découvrir le territoire national et d'en apprécier toute la richesse, de manière saine et agréable et sans dégrader notre environnement.

L'association vient de publier un remarquable guide destiné aux marcheurs, cyclistes, rollers et personnes à mobilité réduite et utile pour préparer les balades en famille, les sorties de week-end et les randonnées itinérantes. Ce guide décrit 250 itinéraires sécurisés implantés dans toutes les régions de France : voies vertes en site propre (pistes forestières, chemins de halage, anciennes voies ferrées) et véloroutes associant voies vertes et petites routes tranquilles. Pour en savoir plus, consultez le site http://www.af3v.org.

Provence-Alpes Côte d'Azur

● L'association des usagers de la gare Les Arcs-Draguignan (www.augad.fr) demande à la SNCF l'annualisation des arrêts TGV saisonniers, le renforcement des liaisons avec Paris et la révision de l'offre vers Lille-Europe pour permettre des correspondances à Lyon vers le Centre-Est et le Nord-Est. L'association estime que la SNCF sous-estime la clientèle potentielle de la gare des Arcs, bien plus facile d'accès que celle de Saint-Raphaël depuis le golfe de Saint-Tropez, surtout en période touristique. Cette clientèle va s'élargir avec le prochain transfert de l'Ecole d'Infanterie de Montpellier à Draguignan.

Revente de billets de train

Vous avez acheté un billet SNCF non échangeable et non remboursable, mais un imprévu vous oblige à annuler ou reporter votre voyage. Vous pouvez essayer de revendre votre billet sur l'un des sites suivants : www.kelbillet.com, www.trocdestrains.com, www.zepass.com. Chaque jour, des centaines de billets pas cher sont proposés à la revente. Cette démarche est parfaitement légale dès lors que le billet n'est pas nominatif et n'est pas revendu à un prix supérieur au prix d'achat. Elle peut permettre à un autre voyageur de se procurer un billet à coût réduit et à utiliser le train plutôt que la voiture.

Il convient toutefois d'être prudent, surtout si l'on est acheteur. Dans ce cas, les billets «traditionnels» au format classique offrent de meilleures garanties que les billets dématérialisés.

Rhône-Alpes

● L'association Lyon-Métro-Transport Public propose de valoriser l'ancienne emprise des Chemins de fer de l'Est de Lyon, 15ème pénétrante ferroviaire de l'agglomération lyonnaise, en amenant le tramway T3 jusqu'à la frontière entre le Rhône et l'Isère où pourrait être créé un vaste parking-relais, ce qui inciterait les responsables isérois à prolonger l'opération jusqu'à Crémieu ouest (l'emprise du CFEL a malheureusement été aliénée à Crémieu, ce qui oblige à reporter le terminus à 1,5 km du centre-ville).

● Le Comité de Défense des Usagers du Train en Bugey-Chautagne (CODUTREBC) a organisé une manifestation en gare de Culoz, le 17 septembre, suivie par 1000 personnes, pour exiger le maintien des arrêts du TGV Paris-Annecy. «A quand le tour des TER ?» demande l'association.

Activités de la FNAUT

● Jean Sivardière, Régis Bergounhou et Marc Debrincat ont rencontré Philippe Gravier, directeur du cabinet d'Hervé Novelli, secrétaire d'Etat au Commerce et à la Consommation.

● François Jeannin a participé au colloque "Biodiversité et ferroviaire" organisé à Besançon par RFF.

● Marc Debrincat a participé à un débat sur l'ouverture du TER à la concurrence lors de la Fête de l'Humanité.

● La FNAUT a cosigné un courrier du Réseau Action Climat adressé à Jean-Louis Borloo, lui demandant de supprimer les exonérations fiscales sur les agrocarburants en 2011.

● Jean Lenoir est intervenu dans une table-ronde lors d'une journée d'étude de l'ENPC sur la libéralisation du secteur ferroviaire.

● Maurice Abeille est intervenu, lors des entretiens Jacques Cartier à Lyon, dans une table-ronde sur la gouvernance des réseaux de transport collectif.

● La FNAUT a apporté son soutien aux associations alsaciennes opposées à l'organisation d'un rallye automobile en Alsace dans le cadre du championnat du monde et à la subvention accordée par les collectivités territoriales à cette manifestation antipédagogique.

● Jean Lenoir et Marc Debrincat représentent les usagers des transports à l'Agence Française d'information multimodale et de billettique (AFIMB).

● La FNAUT a demandé à l'Association des Régions de France d'intervenir, comme elle l'avait fait en 2005, pour que le périmètre de la convention de service public Etat-SNCF relative aux services Intercités intègre l'ensemble des trains, en particulier de nuit, figurant à l'horaire de décembre 2009.

● La FUB, l'association Rue de l'Avenir, la FNAUT et le Club des Villes et Territoires Cyclables ont salué l'attitude des villes qui ont généralisé la mise en place des doubles sens cyclables dans les zones 30, disposition très favorable aux cyclistes et aux piétons.

● La FNAUT a proposé à l'Institut National de la Consommation de réaliser une étude sur le calcul de l'empreinte carbone des différents modes de transport. La proposition a été acceptée.

fnaut infos- Bulletin mensuel d'information
Directeur de publication : Jean Sivardière
CPPAP n° 0913 G 88319 - Dépôt légal n°190
ISSN 0983-172 X - Tirage : 1500 ex.
Imprimerie : Bedi - Sipap, 86000 Poitiers

Abonnement 10 numéros : Individuels : **16 €**
Administrations, sociétés, organismes, Étranger : **30 €**
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