fnaut -infos n°191
transport - consommation - environnement
janvier-février 2011
Bulletin de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports - édition nationale

Le rail mal en point

La signature récente de la convention Etat-SNCF relative aux «trains d'équilibre du territoire» (TET) est un motif de satisfaction pour la FNAUT, engagée de longue date dans la défense des dessertes ferroviaires ne relevant ni du TGV ni du TER. Mais rien n'est joué.

La convention doit permettre non seulement de sauvegarder une desserte minimale, mais aussi de développer les relations Intercités. Or le niveau de service actuellement prévu est très insuffisant pour dynamiser, notamment, la desserte des villes moyennes. La SNCF doit maintenant améliorer ses méthodes d'exploitation, en s'inspirant des propositions de la FNAUT, faute de quoi le déficit risque d'augmenter et de mettre en péril l'équilibre financier de la convention. C'est pourquoi la FNAUT demande la création de comités de lignes Intercités, sur le modèle des comités de lignes TER, afin de permettre à tous les acteurs concernés, en particulier les associations d'usagers, de participer à l'amélioration des relations Intercités.

Les sujets d'inquiétude quant à l'avenir du rail ne manquent pas... au lendemain du Grenelle de l'environnement.

- La création de services routiers intercités risque de conduire à l'affaiblissement ou à la disparition du rail.

- La dégradation du modèle économique du TGV (FNAUT Infos n°187), liée à la hausse des péages nécessaire à la régénération du réseau, pousse la SNCF à réclamer plus de liberté tarifaire et à envisager la suppression de services TGV sur certaines lignes classiques en imposant aux voyageurs des correspondances avec des trains TER, malgré l'impact dissuasif bien connu des ruptures de charge.

- Les services TER assurés par des autocars se multiplient malgré une forte perte de qualité de service. Diverses lignes ne sont plus utilisées que par quelques trains par jour (un seul aller-retour dorénavant entre Oyonnax et La Cluse), et leur pérennité est menacée.

- Enfin le fret ferroviaire s'effondre car la SNCF sacrifie le wagon isolé faute d'un soutien suffisant, y compris financier, pour créer des OFP (l'Etat élargit au contraire les autorisations d'usage des camions de 44 tonnes). Le phénomène est accentué par la dégradation des lignes dédiées au fret car RFF n'a pas les moyens de les entretenir.

Jean Lenoir

Schéma National des Infrastructures de Transport : un document trompeur

En présentant son projet de SNIT, le gouvernement a évoqué «une rupture majeure», «un changement drastique de stratégie», «une priorité résolue aux modes alternatifs à la route et à l'avion et le refus d'une augmentation de la capacité globale du réseau autoroutier». Certes le SNIT introduit une vision multimodale et des principes novateurs, et il traduit une inflexion significative en faveur du ferroviaire et du transport urbain. Mais il est plus une réponse à l'évolution des besoins de mobilité qu'une réorientation politique profonde, et son impact prévu sur la répartition modale des trafics est très modeste. Certains projets apparemment vertueux sont critiquables, et la route est bien loin d'être marginalisée car sa part est fortement minimisée par un affichage trompeur.

Photo : Marc Debrincat

Avec six mois de retard sur le délai fixé par la loi Grenelle 1, le gouvernement a publié, le 10 juillet 2010, son avant-projet de Schéma National des Infrastructures de Transport (SNIT) «fixant les orientations de l'Etat en matière d'entretien, de modernisation et de développement des réseaux de transport» et révisant les décisions du CIADT (Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire) du 18 décembre 2003 (FNAUT Infos n°122).

Le SNIT intègre le contrat de performance Etat-RFF, l'Engagement National pour le Fret Ferroviaire (FNAUT Infos n°188), la réforme portuaire et le plan de modernisation routier 2009-2014 ; il ne concerne que les projets dans lesquels l'Etat s'impliquera financièrement, c'est-à-dire concernant les réseaux nationaux et les réseaux des collectivités territoriales qu'il aidera. C'est un document de planification, non de programmation : il présente des projets «dont la réalisation apparaît souhaitable d'ici 20 à 30 ans».

La FNAUT, malgré son insistance, n'a pas été associée à la concertation préalable à l'élaboration du SNIT, alors qu'elle avait pu participer à l'atelier Transport du Grenelle de l'environnement. Comprenne qui pourra...

Des objectifs très "politiquement corrects"

Conformes à la loi Grenelle 1, les objectifs du SNIT sont ambitieux : "assurer la soutenabilité environnementale et énergétique des transports" (santé publique, cadre de vie, biodiversité, climat), en particulier diminuer de 20% d'ici 2020 nos émissions de gaz à effet de serre (GES) pour les ramener au niveau de 1990, et atteindre le facteur 4 d'ici 2050. Le document rappelle que les transports sont responsables de 28% de nos émissions de GES (34% des émissions de CO_2), ils consomment 68% du pétrole importé, 93% des émissions de GES sont dues à la route. Les principes d'action énoncés sont intelligents :

Présentation du SNIT

- limiter la création d'infrastructures en optimisant l'exploitation et l'amélioration des réseaux existants ;
- desservir de manière plus performante les «territoires enclavés», dont l'accessibilité aux services essentiels (services publics, emplois) est faible ;
- améliorer la qualité du service rendu aux voyageurs et aux chargeurs ;
- favoriser les reports de trafic vers les modes les plus respectueux de l'environnement : ferroviaire, transport collectif urbain, fluvial et maritime ;
- réduire l'empreinte environnementale des infrastructures.

Des actions variées

Au chapitre de l'optimisation, on trouve en particulier la mise en sécurité des routes, l'aménagement ou la suppression des passages à niveau les plus préoccupants, la généralisation du cadencement ferroviaire, l'interopérabilité des réseaux aériens et des réseaux ferroviaires, le passage d'une logique d'entretien curatif à une logique d'entretien préventif, le regroupement des postes de télécommande des aiguillages du réseau ferré principal, la gestion dynamique du trafic routier.

Le chapitre du désenclavement propose des LGV radiales et transversales, la modernisation du réseau ferré classique «pour assurer des échanges équilibrés entre pôles et diffuser l'effet de la grande vitesse», l'organisation de grandes plates-formes aériennes, une desserte plus performante des ports maritimes et fluviaux, des TCSP urbains pour assurer la desserte des quartiers prioritaires et, «dans des cas très limités», des projets routiers.

Le chapitre qualité de service cite l'efficacité des chaînes intermodales, l'accessibilité des personnes à mobilité réduite, la mise en place d'aires de repos et de services pour les usagers de la route, la création d'opérateurs ferroviaires de proximité dans les ports.

Le chapitre report modal comprend en particulier : des itinéraires alternatifs pour le fret ferroviaire, l'accueil de trains longs, des autoroutes ferroviaires, des plates-formes multimodales.

Enfin le chapitre empreinte environnementale vise à réduire les nuisances liées à l'exploitation (bruit et pollution de l'air imposés aux riverains, pollution de l'eau et des sols) et le morcellement du territoire qui constitue une menace pour la biodiversité. Des mesures d'importances diverses sont proposées : intégration environnementale des infrastructures, généralisation de la descente continue des avions, amélioration des pratiques de dragage, gestion des déchets, préservation des arbres le long des routes, limitation de l'éclairage nocturne des grandes voiries...

Nouvelles infrastructures

Les projets de développement inscrits au SNIT ont été sélectionnés «sur la base d'une analyse de leur pertinence au regard des orientations définies à l'article 17 de la loi Grenelle 1».

Selon l'Etat, la démarche est originale car «elle s'écarte de l'analyse économétrique classique qui agrégeait des paramètres souvent très hétérogènes pour aboutir à une évaluation monétaire». Elle minimise en particulier l'impact de l'amélioration des temps de parcours qui a justifié bien des projets autoroutiers nocifs pour l'environnement, et elle intègre les risques environnementaux.

Le SNIT retient 2300 km de LGV à engager avant 2020 et 1500 km supplémentaires à engager d'ici 2030 (la loi Grenelle 1 en prévoyait 2000 + 2500). Le coût de la première phase est évalué à 65 milliards d'euros (dont 11 pour la LGV PACA et 12 pour Lyon-Turin), LGV Normandie et desserte de Vatry non comprises ; celui de la deuxième phase à 20 milliards (dont 10 à 12 pour la deuxième LGV Paris-Lyon et 5 à 10 pour un axe transpyrénéen), hors le mystérieux barreau Est-Ouest (Lyon-Nantes ?), Toulouse-Narbonne et le contournement ferroviaire de Bordeaux.

Pour le fret ferroviaire, le SNIT reprend le plan Borloo, évalué à 7 milliards lors de sa présentation fin 2009. Le projet de tunnel ferroviaire sous le Montgenèvre n'a pas été retenu.

Les projets portuaires (Dunkerque, le Havre, Rouen, Achères, Nantes - Saint-Nazaire, Fos) se montent à 2,7 milliards et le canal Seine-Nord (110 km) à 4,2 milliards. Le canal Saône-Moselle (230 km) est évalué entre 10 et 13 milliards.

Le SNIT intègre les projets de développement des transports collectifs du Grand Paris et le passage de 329 à 1800 km de TCSP dans les villes de province (52 projets menés par 37 collectivités ont déjà été sélectionnés lors de l'appel à projets de 2009, un 2ème appel a été lancé en mai 2010, d'autres suivront).

Deux aéroports seront construits, à Mayotte (200 à 300 millions d'euros) et à Notre-Dame-des-Landes (450 millions). A noter 6 projets de raccordements ferroviaires d'aéroports : Roissy (liaison express avec Paris, plate-forme intermodale air-rail de fret express), Orly (gare sur la LGV d'interconnexion sud), raccordement de Vatry, amélioration de la desserte de Bâle-Mulhouse, liaison Nantes-Rennes pour la desserte de Notre-Dame-des-Landes.

Les projets routiers

Les 19 projets autoroutiers inscrits au SNIT sont placés, comme c'est devenu l'habitude dans les textes officiels, à la fin du document, et sont illustrés par trois cartes distinctes pour éviter une impression d'accumulation. Ils relèvent de trois logiques complémentaires.

Sécurité - Quatre opérations sont prévues sur la RN 154 sur 100 km entre Nonancourt et Allaines, sur la RN7 sur 35 km entre Roanne et le nord de Moulins, sur la RCEA (route Centre Europe Atlantique) sur 160 km entre Mâcon et Moulins, enfin sur l'A9 (contournement sud de Montpellier, 19 km).

«Désenclavement et équité territoriale dans une optique sociale et économique» - Cinq opérations : Troyes-Auxerre (80 km) avec une desserte d'une future gare TGV à Saint-Florentin, Langres-Vesoul (80 km), la desserte améliorée du Chablais (30 km), l'antenne A719 de Vichy (15 km), le prolongement de l'A51 sud jusqu'à l'est de Gap (20 km) et des travaux lourds sur la RN 85 entre Grenoble et les Hautes-Alpes («un effort majeur pour préserver la desserte de Gap»), l'aménagement de la RN 126 Toulouse-Castres (60 km).

Réduction de la congestion - Il s'agit des contournements de Lille (9 km), Tours (60 km) et Arles (30 km), d'un contournement ouest partiel de Lyon (25 km), du contournement est de Rouen (liaison A28-A13, 40 km), de la modernisation de l'A31 Toul-Luxembourg (barreau Toul-Dieulouard, mise à 2x3 voies du tronçon Dieulouard-Metz, contournement de Thionville), de l'A56 Fos-Salon-de-Provence (25 km), du bouclage de l'A16 (9 km) et de l'A104 (22 km) dans l'ouest parisien.

A noter que les contournements sont considérés, sans justification, comme «indispensables pour que les agglomérations puissent définir leur développement territorial autour des transports collectifs et modes doux».

Besoins de financement

Les investissements inscrits au SNIT se montent à environ 170 milliards d'euros. La répartition des dépenses suivant les différents modes de transport «illustre clairement la révolution (*sic*) des transports initiée par le Grenelle de l'environnement», mais aucune comparaison n'est donnée avec le programme du CIADT de 2003 :
- Ferroviaire 51,9% (65 milliards + 20 environ pour les deux programmes LGV) ;
- TCSP 32,3% (21 milliards pour le Grand Paris et 32 pour la province) ;
- Ports 1,6% (2,7 milliards) ;
- Voie d'eau 9,2% (environ 15 milliards) ;
- Aérien 0,5% (0,75 milliard) ;
- Route 4,5% (7,4 milliards).

Un affichage qui minimise la part de la route

En 2003, Jean-Pierre Raffarin affirmait de manière fantaisiste : «72% des projets du CIADT ne concernent pas la route». Le gouvernement déclare aujourd'hui que seuls 4% environ des financements du SNIT concernent la route. Qu'en est-il réellement ?

1 - «Il n'y aura pas d'augmentation globale de la capacité du réseau autoroutier mais seulement des ajustements ponctuels» tels que «l'effacement de quelques points de congestion». Cette affirmation rassurante cache mal une relance massive, car elle est suivie d'une liste copieuse de 19 projets routiers ou autoroutiers d'envergure.

Notre pays est déjà suréquipé en infrastructures routières, la longueur de son réseau étant égale à la somme de celles des réseaux allemand et britannique. Comment peut-on affirmer, avec Jean-Louis Borloo, que « le tout-routier est derrière nous » tout en planifiant 900 km supplémentaires d'autoroutes ou quasi-autoroutes (+6%) ?

2 - Le coût de ces projets routiers est sous-estimé : en moyenne 8,7 millions d'euros/km seulement, alors que 40% des linéaires sont des contournements, des projets en contexte francilien ou montagneux, et sont donc beaucoup plus coûteux (25 millions/km au minimum). Une moyenne plus réaliste semble proche de 15 millions/km.

3 - Certes, divers grands projets autoroutiers (900 km) ont été éliminés : A24 Amiens-Lille, A32 Toul-Metz, A51 Grenoble-Sisteron, ainsi que les contournements de Bordeaux, Toulouse et Nice. Mais il faut se méfier de ces annonces fracassantes ! L'A32 n'a été abandonnée qu'en façade : le SNIT lui-même cite l'A31 bis. De même, Jean-Louis Borloo a promis «de grands travaux» sur la RN 85 Grenoble-Gap, avec une rocade de Gap, à la place de l'A51, et l'aménagement de la RN85 entre A51 et Digne à la place de l'A585.

4 - Des projets non retenus pourraient d'ailleurs refaire surface : à propos de la mise à 2x2 voies de la RN88 (100 km, 1 milliard d'euros), Dominique Bussereau a ainsi affirmé que ce n'est pas parce qu'elle ne figure pas au SNIT qu'elle est abandonnée.

De tels projets risquent effectivement de se concrétiser si le trafic se développe (rocade de Chambéry) ou sous la pression d'élus locaux, par exemple l'élargissement de l'A480 soutenu par les élus grenoblois ou encore le barreau vers Rouen pour compléter la liaison A28-A13, réclamé par Laurent Fabius selon qui «le SNIT est insuffisamment ambitieux, il ne donne pas les moyens de traiter vraiment les problèmes de circulation et d'environnement de Rouen». C'est grâce à un partenariat public-privé (PPP) que Josette Durrieu, sénatrice PS et présidente du Conseil général des Hautes-Pyrénées, a financé l'achèvement de la rocade routière de Tarbes (38,5 M€), qui sera gratuite pour les usagers... et payante pour les contribuables.

5 - Le chiffrage routier ne tient pas compte des «actions» prévues dans les nombreuses fiches du SNIT. La fiche ROU5 («meilleure régularité des temps de parcours») évoque «dans les territoires moins denses, des investissements conduisant à modifier la géométrie de certaines sections : amélioration des croisements, créneaux de dépassement, construction d'une voie spéciale pour véhicules lents, permettant aux trafics VL et PL de cohabiter sur un axe routier ; certaines déviations de villes et villages peuvent répondre aussi à cet objectif de régularité».

La fiche ROU6 estime que «certains territoires peu denses, bien que déjà desservis par le réseau routier national, peuvent avoir besoin d'une accessibilité routière nationale renforcée». Le programme de modernisation d'itinéraire (PMI) prendrait à sa charge ces aménagements. Ce programme coûte 6 milliards d'euros sur la seule période 2009-2014. Poursuivi au même rythme, il conduirait à plus que doubler le montant affiché pour les travaux routiers.

6 - Pour la plupart, les projets autoroutiers en cours de réalisation ou déclarés d'utilité publique depuis le lancement du Grenelle de l'environnement (environ 300 km et 5 milliards d'euros) n'ont pas été repris dans le SNIT, contrairement à certains projets des autres modes : A45 Lyon - Saint-Etienne (soutenue par des élus lyonnais de droite et de gauche), A831 (Marais Poitevin), A304 Charleville-Rocroi, A355 ou grand contournement ouest de Strasbourg, A63 (Landes), A65 Pau-Langon, A150 Rouen-Le Havre, RN88 ouest (liaison Albi-A75), L2 à Marseille, "galerie de sécurité" du tunnel du Fréjus, doublement du tunnel de Tende.

7 - Le SNIT précise par ailleurs que «d'autres projets, bien que ne relevant pas du niveau national, pourront le cas échéant être soumis au débat local, toujours à la lumière d'une analyse menée selon les critères du comité de suivi du Grenelle» : c'est la source de toutes les dérives possibles. On risque d'assister à la multiplication discrète de travaux de moyenne importance (élargissements, rocades) qui donneront eux aussi un coup de fouet au trafic routier.

8 - On sait également que les projets routiers sont réalisés plus rapidement que ceux des autres modes : c'est une autre raison de sous-estimation de la part routière du SNIT.

En pratique, les difficultés financières avantagent la route. En effet, les opérations routières sont souvent moins complexes techniquement, plus rapidement réalisables, moins coûteuses et plus facilement phasables que les opérations ferroviaires ou de transport urbain, et elles intéressent généralement davantage les élus (de nombreuses régions acceptent de financer des travaux routiers qui ne sont pas de leur vocation, tout en affirmant être étranglées financièrement).

9 - Inversement le SNIT introduit des projets « politiquement corrects » très coûteux qui n'ont que des chances infimes de voir le jour avant 2030 mais qui permettent de gonfler la dépense totale et de noyer les projets nocifs dans une avalanche de programmes vertueux hypothétiques - barreau imprécis à grande vitesse Lyon-Atlantique, traversée ferroviaire centrale des Pyrénées (10 milliards), canal Saône-Moselle, desserte du plateau de Saclay par métro automatique.

Le projet Grand Paris, destiné à relier entre eux de grands pôles, coûterait 22 milliards au lieu de 6 pour celui, plus réaliste, de la région. Le SNIT maintient des doublons (branches sud et ouest de la LGV Rhin-Rhône et projet de LGV Paris-Orléans-Clermont-Lyon).

Un examen rapide montre que, parmi les investissements ferroviaires inscrits au SNIT, 10% concernent des opérations déjà engagées, 10% sont en phase de déclaration d'utilité publique, 25% sont en cours d'étude et avec des chances élevées d'aboutir, 55% sont des projets à très long terme, souvent très imprécis et ayant une très faible chance d'aboutir avant l'issue vraisemblable du schéma (2030).

Un chiffrage plus réaliste

En définitive, si l'on prend en compte les seuls projets ferroviaires envisageables sur les 20 prochaines années (50 milliards d'euros, ce qui est déjà très ambitieux), en excluant tous les programmes divers portant sur les réseaux ferroviaire et routier, la répartition réelle des crédits entre les différents modes est, selon nos estimations, voisine de 64% pour le ferroviaire, 29% pour les routes, 6% pour la voie d'eau et 1% pour l'aérien (hors transports urbains, financés essentiellement par les collectivités locales).

Quoi qu'en dise le gouvernement, la route reste pour lui (et pour la majorité des décideurs politiques de droite et de gauche) une préoccupation majeure.

Le SNIT vu par la FNAUT

Projets mal sélectionnés

Selon le gouvernement, les projets inscrits au SNIT ont été sélectionnés avec rigueur en suivant les prescriptions de la loi Grenelle 1. Il est permis d'en douter sérieusement (autoroutes, aéroport de Notre-Dame-des-Landes).

Par ailleurs des projets "vertueux" mais manifestement inadaptés auraient dû être éliminés au bénéfice de l'optimisation de l'existant. La modernisation de la ligne Paris-Limoges devrait être préférée à la LGV Poitiers-Limoges.

De même, le SNIT retient le canal à grand gabarit Seine-Nord, dont la pertinence est toujours à démontrer et dont le devis atteint aujourd'hui 4,2 milliards (on parlait de 3,2 en 2007, FNAUT Infos n°159), et même le canal Saône-Moselle, ruineux et inutile (FNAUT Infos n°188). Il fallait privilégier les corridors de fret ferroviaire et renforcer la desserte ferroviaire des ports.

Ferroviaire voyageurs - Le SNIT propose judicieusement de «mieux articuler les réseaux de transport aux différentes échelles territoriales, d'améliorer les chaînes intermodales et de mieux diffuser l'effet grande vitesse». Mais il n'élimine pas pour autant les projets de gares nouvelles TGV exurbanisées (Saint-Florentin, Montélimar, Agen) dont le positionnement aberrant pénalise les dessertes à grande vitesse sur les courtes et moyennes distances : le TGV ne doit pas se limiter à concurrencer l'avion si on veut aussi procéder à un report de la route vers le rail.

Aucune réouverture de ligne régionale ou interrégionale n'est envisagée.

Transport du fret - Le plan Borloo pour le fret ferroviaire est confirmé. Cependant, le SNIT n'évoque que les opérateurs ferroviaires de proximité (OFP) portuaires : pas un mot sur les OFP « territoriaux ». En clair, le SNIT accepte la disparition du wagon isolé !

Projets routiers - Leur relance est injustifiée. Les progrès spectaculaires intervenus en sécurité routière depuis 2002 ne sont pas dus aux seuls investissements routiers mais à l'introduction des radars automatiques ; élargir les routes ou créer de nouveaux itinéraires (il y a toujours un "maillon manquant") ne fait, on l'a toujours constaté, qu'induire du trafic et renforcer à terme la congestion selon un processus sans fin ; le désenclavement doit concerner aujourd'hui le rail, or on ne voit pas programmées simultanément une régénération et une modernisation forte des lignes ferroviaires parallèles à ces nouveaux itinéraires autoroutiers.

Une fois réalisées, les autoroutes, même rebaptisées «éco-autoroutes», fragilisent le rail et le transport urbain en facilitant la circulation routière et l'étalement urbain diffus. Le SNIT n'en affirme pas moins que les avantages socio-économiques des autoroutes (réduction des accidents) sont 5 fois supérieurs à leurs coûts !

Vélo - 20 000 km de véloroutes et voies vertes sont prévus, dont 6 000 déjà réalisés. Mais «le financement reste à définir». Pas un mot sur le vélo urbain, qui a pourtant vocation à devenir un transport de masse comme en Allemagne, aux Pays-Bas, au Danemark.

Financements virtuels

L'ambition financière du SNIT est peu crédible : le CIADT de 2003 avait prévu que l'Etat engage 20 milliards de travaux sur une période de 8 ans (2004-2012), soit en moyenne 2,5 milliards par an (et les collectivités 1,5 milliard) ; si les engagements du SNIT sont tenus, le montant affiché correspondra à un effort de 5,7 à 8,5 milliards d'euros par an sur les 20 ou 30 prochaines années, tous financeurs confondus.

Cette perspective laisse perplexe vu l'état des finances de l'Etat et des collectivités territoriales, d'autant que l'éco-redevance poids lourds a été reportée à 2013 et la taxe carbone abandonnée.

Erreurs méthodologiques

Aucune vision synthétique ne se dégage du SNIT. Son élaboration projet par projet n'a pas permis une appréciation de sa cohérence multimodale et une évaluation globale de son coût et de ses effets environnementaux : son contenu reste une juxtaposition hétéroclite de projets parfois contradictoires entre eux. L'A45 doit doubler l'A47 saturée, mais l'A89 déchargera l'A47...

La relation entre les projets d'infrastructures nouvelles et les propositions des fiches-actions n'est pas claire.

Enfin les projets à court et à très long terme sont mélangés. L'imprécision sur les délais de réalisation des projets, alors que ces délais dépendent des modes considérés, ne permet pas d'y voir clair : pour qu'on puisse réellement juger de la réorientation voulue par l'Etat, il aurait fallu ne retenir que les projets dont le lancement avant 2020 ou 2025 est vraisemblable (on ne dispose au-delà d'aucune information économique ou financière fiable). En effet, tous les projets routiers retenus sont dans ce cas, ce qui n'est évidemment pas le cas du canal Saône-Moselle ou de la deuxième LGV Paris-Lyon.

Les projets des collectivités territoriales n'ont pas été pris en compte dans la conception du SNIT malgré leur poids très lourd, ce qui fausse la vision de la politique française des transports.

Un impact bien modeste

L'Etat annonce un report d'au moins 10 milliards de tonnes.km et 2,5 milliards de voyageurs.km de la route sur le rail suite à la mise en œuvre du SNIT. Mais, par rapport au scénario de référence élaboré en 2007, les parts modales évoluent peu d'ici 2030, toutes choses égales par ailleurs (réglementation, prix du pétrole, fiscalité) et l'économie de pétrole n'est que de 5% (10% avec un baril à 100 dollars au lieu de 65).

En trafic voyageurs, la route passe de 64% à 62% (-2,5% en volume), le rail de 31% à 33% (+8% en volume), l'aérien de 6% à 5% (-14% en volume).

En trafic de fret, la route passe de 81% à 79% (-3% en volume), le rail de 18% à 19% (+9% en volume, soit + 12 GTK, à peine plus que le trafic perdu par le rail entre 2007 et 2009), le trafic fluvial est stable (des transferts s'opérant avec le rail), les autoroutes maritimes assurent 1% du trafic.

A l'évidence, le SNIT ne répond pas à l'objectif fret de la loi Grenelle 1 : faire passer la part modale du fret non routier et non aérien de 14 à 25% en 2022, puisqu'elle serait de 20% en 2030 (les prévisions ne tiennent manifestement pas compte de la dégringolade actuelle du fret ferroviaire suite au désengagement accéléré de la SNCF du secteur du wagon isolé).

Une démarche à reprendre

En définitive, la FNAUT ne peut qu'exprimer sa déception. Le gouvernement n'a pas poussé à fond la logique de départ, il s'est contenté d'une inflexion, certes indéniable, en faveur des modes respectueux de l'environnement, et a finalement raté l'occasion d'engager la rupture indispensable.

Les prévisions de trafic, décevantes, le confirment. Selon le SNIT lui-même, «la route continuera à assurer l'essentiel des déplacements à courte et moyenne distance, hors zones urbaines, faute d'alternatives crédibles». On voit bien que les projets routiers et ferroviaires du SNIT relèvent de deux stratégies distinctes et non d'une vision globale.

Surtout en période de crise économique et budgétaire, il faut éliminer les projets contraires aux objectifs visés (la majorité des autoroutes, aéroport nantais) ou d'utilité économique et écologique plus que douteuse (canal Seine-Nord, LGV Poitiers-Limoges) et concentrer bien davantage l'effort financier sur les investissements réellement soutenables (transport urbain, réseau ferré classique et LGV), comme cela vient d'être fait en Espagne et au Portugal. Comment peut-on admettre qu'au moment où on publie un SNIT soi-disant révolutionnaire, on reparle de fermetures de lignes ferroviaires régionales ?

Bonnes intentions vite oubliées

Alors que le SNIT prévoit une «interconnexion ferroviaire vers Rennes et Nantes» de qualité pour «améliorer» l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes, le Premier ministre, François Fillon, a saisi la préfecture de Région (Ouest-France, 15-09-2010) «afin qu'elle engage au plus vite des études pour examiner toutes les améliorations et aménagements d'infrastructures qui permettront d'assurer une desserte routière optimisée de Notre-Dame-des-Landes». La contradiction (sans parler de la route littorale de La Réunion) est évidente entre les intentions affichées et réelles.

Dominique Bussereau a déclaré, en inaugurant la stupide autoroute A88 (45 km au sud de Caen, trafic prévu 5 800 véhicules par jour en 2011, 10 000 en 2020, moyenne nationale 20 000) : «c'est ce genre d'autoroute d'aménagement du territoire qu'on construira à l'avenir ; certains ont cru que le Grenelle rimait avec la fin des autoroutes, mais il faut combler les vides du réseau. Faisons en sorte qu'elles soient un plus pour l'environnement». Selon le concessionnaire, la société Alicorne, qui n'a pas peur du ridicule : «en construisant l'A88, on a fait disparaître une décharge sauvage qui se trouvait sur le passage».

Un préfet trop zélé

Alors que le SNIT ne propose qu'un contournement ouest de Lyon partiel (25 km), Jacques Gérault, alors préfet du Rhône, a fait étudier un tracé partant de Villefranche ou même Mâcon et aboutissant au sud de Lyon. «Cessons d'être égoïstes, pensons aux générations futures», affirme ce grand visionnaire.

Présidents dinosaures

Gérard Larcher, président du Sénat, écrit au Premier ministre pour obtenir l'aboutissement de l'A51, « ce chaînon autoroutier manquant entre Grenoble et Gap » : « j'apporte tout mon soutien à ce projet, trop longtemps resté en souffrance, et souhaite que vous en assuriez une mise en œuvre rapide. C'est l'aménagement du territoire et le développement économique qui sont en jeu. Nous ne pouvons plus attendre. »

Bernard Accoyer, président de l'Assemblée Nationale, a écrit à Pierre Bernard-Reymond, sénateur des Hautes-Alpes, pour lui réitérer son soutien à l'A 51. Et il lui propose une action commune des parlementaires UMP de tous les départements alpins pour réclamer cet aménagement (qui exigerait 2 milliards d'euros d'argent public...).

Après l'abandon de l'A51, ses partisans se sont réunis pour contre-attaquer et ont signé le «serment de La Mure».

Un texte confus

Le SNIT est un document très complexe, juxtaposant des projets d'infrastructures et 56 "fiches actions" qui concernent tantôt des investissements (dont des projets d'infrastructures), tantôt des mesures d'exploitation des différents réseaux de transport.

Ainsi, et c'est un point très positif, le budget annuel consacré à la régénération du réseau ferré classique passera de 1,1 milliard en 2008 à 1,8 en 2012.

Mais il est souvent impossible de comprendre si le coût très élevé mais pas toujours chiffré de ces mesures (c'est le cas de la mise en sécurité des routes et de la lutte contre le bruit du trafic routier, qui pourra impliquer la construction de rocades) est compris ou non dans les 170 milliards annoncés.

Enfin le chiffrage du SNIT ne distingue pas clairement la contribution financière des collectivités territoriales de celle de l'Etat (qui sera minime pour les TCSP des villes de province : 2,5 milliards sur un total de 32). Il n'est pas vraiment révélateur de la politique de l'Etat.

Le SNIT vu par l'Etat

Le ministère de l'Ecologie estime que le SNIT est cohérent avec ses engagements passés, conforme à la nouvelle stratégie nationale de développement durable, et cohérent sur le plan multimodal. Les effets du SNIT sur la répartition modale des trafics voyageurs longue distance et fret ont été évalués : un rééquilibrage en faveur des modes alternatifs à la route et à l'aérien est prévu, d'où une réduction des émissions de CO_2 (-86 millions de tonnes en 50 ans). Mais l'Autorité environnementale (conseil général du développement durable) a par contre sévèrement critiqué le SNIT : elle recommande de mieux préciser le scénario de référence en y incorporant toutes les opérations jugées irréversibles, de mieux justifier le programme du SNIT à partir des besoins de mobilité et de vérifier sa cohérence avec les objectifs de la politique climatique.

L'étalement urbain ignoré

Une grande faiblesse du SNIT est d'ignorer l'influence pourtant bien identifiée des infrastructures de transport sur le phénomène catastrophique de l'étalement urbain. D'une part la construction de nouvelles autoroutes de liaison et de rocades urbaines ne ferait que renforcer ce phénomène et l'aspiration des petites villes par les grandes. D'autre part le SNIT laisse de côté la possibilité de valoriser les étoiles ferroviaires urbaines et de densifier l'habitat et les activités autour des gares ferroviaires (FNAUT Infos n°183).

BIEN DIT

Francis Beaucire, géographe et professeur à la Sorbonne : «le canal Seine-Nord ne semble pas répondre à l'ambition de relier le Havre, une des portes d'entrée du Bassin parisien, à l'aire économique qui s'étend de l'Europe rhénane à l'Italie du Nord ; aujourd'hui, avec le développement du transport de fret par conteneurs, il semble plus pertinent d'augmenter les capacités des lignes ferroviaires plutôt que d'investir dans un nouveau canal». Selon Francis Beaucire, les projets Seine-Nord (qui élargirait l'hinterland d'Anvers au détriment du Havre) et Rhin-Rhône avaient un sens il y a 60 ans, mais la nature et les flux de fret ont évolué, de bons corridors ferroviaires sont plus efficaces.

Jean-Vincent Placé, vice-président (Verts) du Conseil régional d'Ile-de-France chargé des transports, sur les projets du Grand Paris : «il y a mieux à faire que d'aller desservir des champs de patates en faisant croire qu'on les transformerait en Silicon Valley».

Olivier Deleu, délégué général de l'association Transport Développement Intermodalité Environnement (TDIE) : «le SNIT édicte divers principes vertueux à respecter, comme la nécessité de s'interroger sur l'utilité d'une infrastructure avant de décider sa réalisation ; mais la question de la participation financière de l'Etat n'est pas abordée, comme c'était déjà le cas pour le CIADT de 2003 qui n'a servi à rien ; le SNIT risque de se transformer en simple annonce, c'est un catalogue de vœux pieux, dans lequel on retrouve des projets déjà inscrits dans le CIADT de 2003»

Patrick Bernasconi, président de la Fédération Nationale des Travaux Publics : «le projet actuel est flou, plein de bonnes intentions ; une programmation doit assurer sa crédibilité».

Daniel Geneste, secrétaire général de l'Union interfédérale des transports CGT : «le SNIT ne traduit pas une poltique intermodale ; il est illisible car les projets routiers en sont exclus pour la plupart ; pour le ferroviaire et le fluvial, l'affichage est alléchant mais les financements sont virtuels».

Yves Crozet, directeur du Laboratoire d'économie des transports de Lyon : «il y a une part de gesticulation dans le SNIT, les projets routiers ont plus de chance de se réaliser que les projets ferroviaires tels que le Lyon-Turin. Cela incite à relativiser la faible part de la route. Quant au développement économique tant espéré, les élus sont indécrottables, les autoroutes déménagent le territoire bien plus qu'elles ne l'aménagent, en accélérant l'aspiration par les pôles les plus forts».

Autocars départementaux : des services à améliorer

La FNAUT a remis à l'Association des Départements de France, en septembre dernier, une étude sur les dessertes routières départementales. Ce document, initié par Jean-Louis La Rosa puis réalisé par Gérard Bamet et Alain Morino-Ros, développe des idées déjà exposées dans FNAUT Infos (n°145 et 176). On peut le consulter sur le site internet de la FNAUT.

Malgré les progrès réalisés depuis une dizaine d'années par les conseils généraux et les autocaristes, beaucoup reste à faire pour améliorer les services, qui restent peu utilisés et, trop souvent, uniquement par des usagers captifs.

En règle générale, il n'y a pas lieu de rechercher des solutions nouvelles, «innovantes», les techniques et méthodes existantes pouvant être mises en œuvre directement. Il faut avant tout adapter les services aux besoins réels des usagers actuels et potentiels, qui se modifient avec les regroupements des services publics et l'évolution des horaires de travail. Nous présentons ci-dessous des exemples de bonnes pratiques à généraliser et de pratiques perverses à éliminer.

Bonnes pratiques

Dans le Pays de Craon (Mayenne), une zone de loisirs comprenant un plan d'eau n'était accessible qu'aux personnes motorisées ou habitant à proximité. Les contribuables non motorisés qui avaient participé à son financement en étaient exclus. La desserte mise en place a gommé cette inégalité locale.

En Côte d'Or, le réseau applique la loi de 2005 et s'adapte aux personnes à mobilité réduite. Au fur et à mesure du renouvellement du parc, les cars mis en service seront accessibles à un ou deux fauteuils. Les points d'arrêts sont peu à peu aménagés.

Le Pays du Doubs Central a créé un service de transport à la demande sur son territoire, suite à l'abandon de lignes régulières desservant les bourgs faute de clientèle suffisante.

Dans le Doubs, la liaison Besançon-Pontarlier a été réétudiée et une desserte express correspondant mieux aux besoins des usagers a été mise en place avec une tarification spécifique.

La plateforme VIAOO lancée par les huit autorités organisatrices du Finistère fournit un très bon exemple d'information multimodale, de même que le site Mobilignes à Besançon.

A Chartres, les horaires des cars départementaux sont affichés dans le hall de la gare SNCF.

Le Territoire de Belfort a lancé une distribution des titres de transports par téléphone portable qui facilite les voyages occasionnels ou les montées aux arrêts situés en pleine nature.

Dans le Finistère, le billet SNCF Quimper-Brest est aussi valable sur la ligne départementale reliant ces deux villes par un autre itinéraire, offrant ainsi un choix intéressant à l'usager suivant les heures et ses besoins.

En Loire-Atlantique, un billet unique permet d'effectuer le trajet Nantes-presqu'île de Guérande soit par bus urbains, soit par autocars départementaux, soit par TER.

En Côte-d'Or, la carte Connivence permet d'effectuer des trajets quotidiens combinant les cars et les bus urbains. Dans l'Isère et le Calvados, un même billet permet d'utiliser le réseau départemental et un réseau urbain.

Le pôle d'échange multimodal de Dijon-Ville, associé à sa centrale de mobilité MOBIGO, est une réussite.

Pratiques perverses

En Loire Atlantique, trains TER et cars ont, entre Nantes et Pornic, des offres très voisines en temps de parcours, arrêts, correspondances avec le tramway. Il serait plus judicieux de redéployer la desserte routière afin qu'elle alimente l'axe TER à des points bien choisis sur le parcours, en offrant ainsi des possibilités de transport public à un plus grand nombre d'habitants.

En Seine-Maritime, trains TER et cars de la ligne 71 ont des créneaux horaires très voisins ou identiques et desservent les mêmes secteurs géographiques, sans bénéfice pour les usagers.

En Saône et Loire, la ligne SNCF Chalon-sur-Saône - Cluny - Mâcon TGV - Mâcon Ville transférée sur route n'assure pratiquement aucune correspondance avec le TGV et les trains Corail tant à Chalon-sur-Saône qu'à Mâcon TGV et Mâcon Ville. Quant aux lignes TAD, la plupart n'offre qu'un ou deux allers et retours par semaine selon des horaires sans grand intérêt (10 lignes sur 20 n'ont comptabilisé que 50 voyageurs ou moins en 2009).

Dans le Rhône, l'information sur les cars par livret, fiches, guides et numéro de téléphone unique est performante mais elle n'est pas relayée par les autres opérateurs (SNCF, Kéolis).

Dans certaines villes, c'est le cas du Mans, les autocars départementaux desservent de nombreux arrêts, mais ces derniers sont peu ou pas signalés et ne peuvent donc être utilisés par les usagers occasionnels.

En Saône-et-Loire, on observe une concurrence entre certaines lignes départementales et le TER du fait d'une tarification unique assez basse.

Can bus replace train ?

L'association britannique Rail Future (FNAUT Infos n°155) nous a communiqué une étude publiée en 1977 par son ancêtre la Railway Invigoration Society (RIS), qui argumentait déjà contre les transferts sur route de services ferroviaires régionaux en des termes toujours d'actualité.

***Le voyageur* - Le transfert se traduit par la possibilité d'une desserte plus fine du territoire, mais aussi par une durée supérieure du trajet (et cette durée est moins fiable en raison des aléas climatiques et des embouteillages), une perte de confort qui rend la lecture pénible et donne mal au cœur (roulement sur pneus, virages, obligation de rester assis, éclairage réduit), une accessibilité malaisée (plancher haut, couloir étroit), la difficulté à transporter les gros bagages, les voitures d'enfants et les fauteuils roulants, l'absence de toilettes, le manque d'espace pour travailler ou se dégourdir les jambes (sièges trop rapprochés, pas de plate-forme). Cette perte de qualité de service explique la forte évaporation de clientèle qui suit le transfert et peut mener à la disparition du service public.**

***Le transporteur* - A moyen terme, le transporteur ne fait pas d'économie. Il perd des clients, non seulement sur la ligne régionale considérée mais aussi sur le réseau principal que cette ligne alimentait. En cas d'affluence occasionnelle ou régulière, des cars supplémentaires doivent être affrétés.**

***La collectivité* - La hausse du trafic individuel qui suit le transfert sur route augmente la consommation de produits pétroliers, les nuisances, la congestion routière et les risques d'accident.**

La RIS se défendait d'être anti-autocar ou de refuser toute adaptation du rail. Soulignant les limites du covoiturage, elle reconnaissait que seul le car pouvait desservir les zones rurales peu peuplées mais estimait qu'il ne convenait que pour les déplacements de très courte distance et qu'il fallait rechercher une complémentarité entre train et car afin de tirer le maximum de chaque technique pour attirer les automobilistes. Elle demandait une exploitation moins coûteuse du rail, des services plus attractifs (information, fréquences, tarification), des réouvertures de gares et de lignes fermées abusivement, une gestion décentralisée des lignes régionales par les collectivités. Elle signalait qu'une ligne de l'Essex menacée de fermeture en 1960 avait finalement été électrifiée suite à une croissance inattendue du trafic. Enfin elle n'acceptait des services express de cars sur autoroute que sur des itinéraires non desservis par le rail.

A quoi sert un débat public ?

Jean-François Troin, président de la FNAUT région Centre, a été invité par le préfet de région à participer au comité de suivi de l'aménagement de la RN 154. Il a poliment refusé : «la FNAUT avait proposé, lors du débat public, de transformer la RN 154 en une 2x2 voies sécurisée, et d'accélérer la réouverture de la ligne Orléans-Chartres-Dreux-Évreux, afin de compléter la desserte d'Orléans puis de disposer d'une bonne rocade fret francilienne. Or M. Borloo, par ailleurs animateur principal du Grenelle de l'environnement, stipule que la RN 154 sera transformée en autoroute concédée et affirme que «les modernisations de lignes ferroviaires ne pourront pleinement répondre aux objectifs recherchés». Dans ces conditions, participer au comité de suivi, simple chambre d'enregistrement de décisions et d'argumentations contestées, serait renier les objectifs de la FNAUT».

Contradiction

Nicolas Sarkozy déclarait fin 2010, en évoquant les grèves des dockers du port de Marseille : «je suis désolé de constater qu'Anvers est devenu le premier port français». Mais il défend le projet de canal Seine-Nord, qui va renforcer durablement le rôle d'Anvers en plaçant l'Ile-de-France dans son orbite.

Elus naïfs

Sylvie Andrieux et Henri Gibrayel, députés PS des Bouches-du-Rhône, dénoncent l'abandon de l'autoroute A51, qui devait «désenclaver la poche de sous-développement du Sud Isère et des Alpes du Sud».

François Bayrou, lui aussi, croit au Père Noël : il soutient le projet de nouvelle liaison routière Pau-Oloron «qui sauvera le bassin industriel d'Oloron». Mais il n'oublie pas le train ! Il pense qu'on verra un jour le TGV sur la ligne Pau-Canfranc, la traversée ferroviaire la moins coûteuse des Pyrénées, et il se dit favorable à «une LGV qui longerait les Pyrénées d'ouest en est et relierait Bayonne à Marseille et à l'Italie» (il n'en précise pas le coût).

Projets routiers suspendus

Le Portugal vient d'abandonner la construction de 1000 km de routes nouvelles pour faire des économies. Antonio Mendonça, ministre des Travaux Publics, se référant à un groupe de 28 économistes reconnus, estime que ces projets n'étaient pas de nature à favoriser la croissance économique et que la politique des grandes infrastructures de transport doit être révisée. D'après lui, la décade qui a suivi les investissements routiers massifs des années 1990 a été la plus décevante sur le plan économique depuis un siècle.

BIEN DIT

● **Michel Jubert**, président de la CCI de la Meuse : « la gare Meuse-TGV n'a eu aucune retombée. Le Conseil général a acheté 30 hectares puis 100 aux alentours pour accueillir des projets de développement, a payé des consultants pour avoir des idées, mais les études se sont empilées dans les placards et les quelques contacts pris avec des investisseurs ont abouti à des loupés, rien n'a vu le jour» (La Croix, 20-09-2010).

MAL DIT

● **Guillaume Pépy**, président de la SNCF : «la SNCF n'est pas responsable de la consistance du réseau ferroviaire, c'est une question politique et je ne serai pas partie prenante de ce débat-là». La SNCF n'est pas responsable de la fragilité des "petites" lignes si mal exploitées ?

● **Georges Frêche**, alors président du Conseil régional de Languedoc-Roussillon, reconnaît implicitement que le car ne remplace pas le train : « les lignes qui ne sont pas rentables, il faudra bien les fermer. Les gens prendront le car ; ils n'en mourront pas... ».

Erreur ferroviaire

Le dimanche 15 août 2010, le train de nuit qui relie Barcelone à Zurich et Milan a été victime d'une erreur de la SNCF à Lyon : les tranches à destination de Zurich et Milan ont été inversées. A Genève, les CFF se sont aperçus de la méprise et ont renvoyé les voyageurs à destination de Milan vers l'Italie via le tunnel du Gothard. L'autre tranche a fait demi-tour à Modane avant de repartir de Lyon vers Zurich.

Salage des routes

Le SNIT propose une optimisation du salage hivernal des routes et, à l'horizon 2020, une réduction de 10% du volume de sel utilisé. Traduction en jargon administratif dans la fiche Route 10 : «une meilleure prise en compte des sensibilités environnementales des milieux traversés dans les stratégies de viabilité hivernale des infrastructures».

Brèves

Bus volant

On n'arrête pas le progrès quand il s'agit de sauvegarder la voiture ! Les files interminables de voitures freinées ou bloquées par les bus de Pékin vont disparaître : un «bus-tramway» surélevé par rapport à la chaussée couvrira deux bandes de circulation par sens sur quatre et pourra survoler le trafic. Perché sur des rails, il laissera passer sous son «ventre» tout véhicule d'une hauteur de moins de 2 m. Le trafic ne sera ainsi plus ralenti à chaque arrêt puisque les stations seront elles aussi construites en hauteur. Ce bus révolutionnaire pourra atteindre une vitesse de 60 km/h et transporter environ 1400 passagers. Comme un métro, il ne gênera pas les voitures mais il coûtera bien moins cher.

Train à long parcours

Une liaison Moscou-Nice a été lancée le 23 septembre 2010 à l'intention des touristes russes. Tous les jeudis un train part de Moscou et atteint Nice le samedi (le Nice-Moscou part le dimanche et arrive le mardi soir) : un trajet de 53 h via la Pologne, l'Autriche et l'Italie, avec 22 arrêts dont Varsovie, Vienne, Innsbruck et Milan, pour un prix de 306 à 1 050 euros selon la classe choisie. Cette initiative ouvre peut-être un nouveau créneau pour le train.

A propos du TVR de Caen

Jean-Claude Le Crom, président de l'union locale de la CLCV à Caen, dénonce l'abus de langage consistant à appeler tramway le TVR : «un tramway circule sur deux rails, le TVR sur un seul, c'est un funambule».

Michel Mancel, président de l'association des usagers des transports de Caen, estime que «le couple rail de guidage-galets du TVR, source d'usure et de bruit, est un couple infernal, promis au divorce». Au bout d'un an seulement de fonctionnement du TVR, il a fallu "recharger" le rail de guidage.

Selon un usager de Caen, «la saturation du TVR n'est pas synonyme de succès commercial ; les usagers n'ont pas de solution de rechange, s'il n'y avait que des diligences, ils les prendraient».

Budget écologique

Les Verts ont proposé d'augmenter la taxe sur les surfaces commerciales pour limiter l'étalement urbain (rapport : 300 millions d'euros) et le malus sur les voitures énergivores (200), d'aligner en 5 ans la taxation du diesel sur celle de l'essence (1700), de taxer le kérosène consommé dans les vols domestiques (1000), de supprimer les aides à la construction de nouvelles routes (600) et à la production d'agrocarburants (500).

Actions en régions

Alsace

● L'association Thur Ecologie et Transports (TET) critique le tram-train qui relie Mulhouse à la vallée de la Thur : il est plus lent qu'annoncé initialement, pas assez fréquent en pointe, et ne dessert pas la vallée en amont de Thann. TET, qui était favorable à une desserte par TER, dénonce un mauvais usage de l'argent public.

Aquitaine

● Le Collectif pour les déplacements en Béarn (CODE Béarn) a écrit au ministère de l'Ecologie pour s'étonner de l'engagement financier de l'Etat dans une étude sur l'autoroute A650, soutenu par le Conseil général des Pyrénées Atlantiques, alors que ce projet est officiellement abandonné.

● La FNAUT-Aquitaine a apprécié la réouverture de la ligne de ceinture de Bordeaux au trafic voyageurs, qu'elle réclamait depuis longtemps. Elle souhaite maintenant la réouverture de la gare de la Médoquine, une jonction entre la gare multimodale d'Arlac et la ligne de ceinture, enfin la création rapide d'un billet unique SNCF-réseau urbain.

Basse-Normandie

● A l'occasion des travaux estivaux de maintenance du TVR de Caen (renouvellement des bandes de roulement), l'association des usagers des transports de Caen et l'union locale de la CLCV ont dénoncé le coût exorbitant de ces travaux annuels.

Franche-Comté

● L'AUTAU, association des usagers des transports de l'aire urbaine Belfort-Montbéliard-Héricourt (plus de 300 000 habitants) a contribué à la décision irréversible de rouvrir la ligne TER Belfort-Delle en 2013. Elle a obtenu la construction d'un deuxième pont sur la LGV Rhin-Rhône permettant le croisement et l'arrêt des trains TER à la gare TGV, et une liaison directe entre les quais TER et TGV. Elle réclame maintenant une meilleure desserte TGV : aucun arrêt d'un TGV nord-sud n'est prévu entre 7h33 et 12h33 ; aucun TGV direct n'est envisagé pour Nice et Toulouse, un seul par jour pour Montpellier. L'arrêt d'un TGV Marseille-Francfort n'est pas confirmé malgré l'importance des relations économiques de l'aire urbaine avec l'Allemagne. Sa pétition a été signée par 500 personnes lors de la journée «porte ouverte» de la SNCF sur le site de la gare TGV.

● **Pour en savoir plus sur les activités de la FNAUT Franche-Comté, consultez le site internet : www.fnaut-fc.fr**

Ile-de-France

● L'AUT Ile-de-France considère que la hausse des tarifs de 3,9% en moyenne (la plus forte depuis 2003) intervenue au 1er juillet 2010 est injuste, la qualité de service restant encore très médiocre sur de nombreuses lignes franciliennes et aucune grande infrastructure nouvelle n'ayant été mise en service récemment : «les tarifs ne doivent pas être l'unique variable d'ajustement du budget du STIF». La hausse record des abonnements banlieue-banlieue (supérieure à 7% pour les zones 4-5) est particulièrement incompréhensible alors qu'on cherche à favoriser l'usage du transport collectif sur ces relations.

Ces évolutions sont présentées par le STIF comme une étape vers une zone tarifaire unique : l'AUT souhaite un débat sur le bien-fondé de cet objectif, dont la mise en œuvre se traduirait par un tarif unique à 85 euros par mois, donc des hausses inacceptables (+45%) pour plus de 70% des abonnés franciliens. Pour l'AUT, l'initiative tarifaire prioritaire doit concerner les trajets occasionnels, le ticket étant d'un coût souvent dissuasif (17,70 € pour un AR Paris-Montereau) et offrant peu de possibilités de correspondances.

Pays-de-la-Loire

● L'AUT 85 a immédiatement réagi aux difficultés apparues à la rentrée 2010 sur les lignes du nouveau réseau Impuls'Yon de la Roche-su-Yon desservant les établissements scolaires. Selon Mauricette Ringuet, «les avancées sur l'ensemble du réseau sont réelles mais ont été réalisées au détriment de certaines lignes existantes». RATP Dev' a apporté les correctifs nécessaires les plus urgents.

Rhône-Alpes

● L'association Améliorer les Déplacements et les Transports en Loire-Sud (ADTLS) critique avec sévérité la restructuration du réseau de Saint-Etienne : baisse globale de l'offre, disparition de lignes de trolleybus (une seule subsiste alors qu'il en existait 7 en 1998), aucun bus le dimanche sur la ligne 11, des quartiers non desservis hors périodes scolaires, des zones d'emploi laissées sans aucune desserte. Déjà, depuis plusieurs années, les activités du transporteur local sont en baisse alors que le PDU prévoit une diminution du trafic automobile.

La rue, on partage !

L'association Rue de l'Avenir a lancé la 5ème édition Ile-de-France du concours «La rue, on partage !» qui vise à faire émerger et aboutir des initiatives collectives pour l'apaisement de la circulation, l'amélioration de la qualité des espaces publics et du cadre de vie, l'accessibilité des personnes à mobilité réduite. Voir www.ruedelavenir.com.

Activités de la FNAUT

● La FNAUT est intervenue contre la SNCF, devant le Tribunal de grande instance de Paris, en raison de ses nombreux manquements à ses obligations contractuelles (des retards répétitifs, en 2010, ont entraîné le licenciement d'une usagère de la ligne Ambérieu-Lyon).

● Jean Lenoir et Marc Debrincat ont été auditionnés par Terra Nova, laboratoire d'idées proche du PS.

● Jean Sivardière a rencontré Philippe Herscu, chef du service «aménagement du territoire» de l'Assemblée des Départements de France, au sujet de la qualité de service des dessertes départementales par autocar.

● Jean Lenoir a été auditionné par Pierre Cardo, président, et les commissaires de l'ARAF (autorité de régulation des activités ferroviaires) sur l'ensemble des problèmes ferroviaires actuels.

● La FNAUT est intervenue auprès d'Hubert du Mesnil, président de RFF, pour lui demander, avec la FNAUT Poitou-Charentes, que la vente de terrains (7 ha) jouxtant la gare d'Angoulême ne compromette pas une extension future de la gare que la mise en service de la LGV Tours-Bordeaux et la croissance du trafic TER pourraient rendre indispensable à l'avenir.

● Jean Sivardière a présenté le point de vue de la FNAUT sur l'intermodalité et l'aménagement des gares SNCF lors d'un colloque organisé par le GART à Châlons-en-Champagne.

● Maurice Abeille a participé au jury du Palmarès des mobilités 2010 organisé par le magazine Ville, Rail et Transports.

● La FNAUT s'est associée au collectif "Stop Autoroutes, sortir du tout routier" créé à l'initiative d'Agir pour l'environnement et du Réseau Action Climat.

● Claude Darbonville a participé à une réunion organisée par le MEEDDM sur l'application de la loi de 2005 sur l'accessibilité des transports.

Congrès de la FEV

Le prochain congrès annuel de la Fédération Européenne des Voyageurs (FEV) aura lieu à Barcelone le samedi 11 mars 2011, sur le thème des voyageurs en correspondance (www.epf.eu).

fnaut infos- Bulletin mensuel d'information
Directeur de publication : Jean Sivardière
CPPAP n° 0913 G 88319 - Dépôt légal n°191
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

Le coin du cycliste : autoroutes cyclables

A Copenhague

Dans l'agglomération du Grand Copenhague, qui rassemble 1,6 million d'habitants, les vélos sont plus nombreux que les habitants, dont 60% affirment utiliser ce mode quotidiennement, sans cesse encouragés par les pouvoirs publics. Le vélo assure déjà plus de 30% des déplacements. A l'intention des automobilistes qui doivent parcourir entre 5 et 20 km pour se rendre à leur travail, 135 millions d'euros vont être investis dans l'aménagement de 200 à 300 km d'autoroutes cyclables à 2 ou 3 voies.

A Londres

Après avoir instauré un péage urbain en 2003, "Transport For London" va équiper la ville de 12 itinéraires cyclables rapides pour permettre aux habitants des quartiers périphériques de se rendre au centre-ville en vélo, «directement et en sécurité». La superficie de Londres étant égale à 15 fois celle de Paris (1579 km² contre 105 km²), de tels itinéraires étaient indispensables.

En pratique, ces voies rapides pour vélos ("cycle superhighways") sont des bandes bleues de 1,5 m de large, peintes sur la chaussée et interdites aux véhicules motorisés. Deux lignes rouges permettent de prolonger le dessin des trajets des vélos aux carrefours. Des marquages au sol rappellent au cycliste sur lequel des 12 itinéraires il se trouve. L'idée des bandes bleues est importée de Copenhague, ville où ces bandes font... 3m de large.

Londres va ainsi dépenser 150 millions d'euros d'ici 2012 pour mettre en place des bandes cyclables et des parkings pour les vélos, et pour encourager les entreprises à installer des douches pour leurs employés se rendant au travail en pédalant. L'objectif est de multiplier par 4, d'ici 2025, l'usage du vélo.

Aux Pays-Bas

Aux Pays-Bas, on a constaté que des travailleurs étaient prêts à effectuer leur déplacement domicile-travail sur des distances allant jusqu'à 15 km à condition de disposer d'itinéraires rapides et confortables. Une collaboration, «pédalez sans bouchons», entre collectivités, Etat et associations cyclistes vise à convertir les automobilistes au vélo pour aller au travail. Cinq véloroutes (Amsterdam-Zaandam, Delft-Rotterdam...) ont été implantées près des axes routiers les plus encombrés et sont très visibles des automobilistes coincés dans les bouchons. Grâce à elles, la part vélo des déplacements intercommunaux a fortement augmenté.

Les OFP vus par la SNCF

La création d'opérateurs ferroviaires de proximité (OFP) fait partie des projets de l'Engagement National pour le Fret Ferroviaire (FNAUT Infos n°188).

La SNCF s'est engagée à appuyer l'émergence d'OFP. Elle définit correctement le concept d'OFP :

- structure de type PME/PMI, c'est un acteur de la desserte capillaire, un assembleur de compétences nécessaire au report modal, un vrai partenaire du pôle Transport Ferroviaire de Marchandises (TFM) de la SNCF ;
- le périmètre d'un OFP est limité sur le plan géographique (port maritime ou fluvial, département ou région) ;
- l'OFP doit se positionner pour compléter l'offre des opérateurs nationaux ;
- son cœur de métier est la collecte et la distribution de lots de wagons pour son propre compte et éventuellement pour le compte d'entreprises du pôle TFM, la traction de trains entiers sur des courtes distances à l'intérieur de son périmètre, l'entretien de lignes secondaires par délégation de RFF.

Mais la SNCF pose des conditions qui dénaturent la notion d'OFP :

- un OFP doit être complémentaire des activités de son pôle TFM ;
- aucun projet se présentant comme une alternative à TFM ne sera retenu.

La SNCF veut garder la maîtrise commerciale de l'ensemble de ses flux, relation clients, assemblage et vente des prestations. Elle se réserve la possibilité de sous-traiter à un OFP une prestation particulière si les conditions tarifaires proposées sont intéressantes pour elle. Dans le cas d'un report modal significatif de la route vers le rail, l'OFP pourra opérer en maîtrise commerciale sur l'ensemble du flux et traiter le parcours principal avec le pôle TFM.

La SNCF n'est donc pas à l'origine de la création des OFP, en particulier territoriaux ; elle n'intervient qu'en appui d'initiatives locales créant une dynamique entre transporteurs, logisticiens, chargeurs et institutions.

La SNCF ne tient qu'aux opérateurs portuaires. En matière d'opérateurs territoriaux, elle ne s'adresse qu'aux zones rurales où le potentiel est le plus faible. Or il est nécessaire de mailler rapidement tout le territoire. De plus, la SNCF complique la situation avec son nouveau plan multi-lots/multiclients ; il n'est pas évident qu'elle soit présente sur tous les points du territoire pour reprendre les wagons au point de jonction. Enfin, la SNCF ne considère les OFP que comme des sous-traitants et non pas comme des partenaires ayant vocation à avoir la maîtrise commerciale lorsque c'est le souhait du client.

Michel Zonca

Coup d'arrêt aux "emprunts routiers" sur les lignes désaffectées

La FNAUT a enregistré récemment un nouveau succès dans son action pour la préservation du patrimoine ferroviaire.

Le 17 août dernier, la Cour administrative d'appel de Lyon vient de rendre un arrêt très important et de portée plus générale que celui de la Cour d'appel de Nantes en date du 7 avril 2009 (voir FNAUT Infos n°186). Cet arrêt annule, à la demande de la FNAUT, une autorisation délivrée par RFF au département de l'Isère d'aménager, sur la commune de la Côte-Saint-André, un croisement entre la route RD 119 et la ligne ferroviaire Rives - Saint-Rambert avec dépose de la voie ferrée.

RFF peut délivrer des "autorisations d'occupation temporaire" sur des lignes qui, bien qu'actuellement sans trafic, ne sont pas déclassées (c'est le cas de Rives - Saint-Rambert). Mais la Cour a jugé que ces autorisations ne peuvent pas légalement impliquer la dépose des rails : elles ne peuvent concerner que des occupations provisoires, donc réversibles, ce qui n'est pas le cas d'un aménagement routier.

La Cour a ajouté qu'en pratiquant ainsi, RFF s'est rendu coupable d'un «détournement de procédure» dans le but de s'affranchir illégalement des règles imposées pour un déclassement, et notamment la consultation de la région concernée.

C'est donc une pratique ancienne et courante de la SNCF et de RFF qui est condamnée explicitement et avec sévérité : délivrer des autorisations d'aménagements routiers ou autoroutiers, dans la plus grande discrétion, sur des voies ferrées actuellement sans trafic (Pau-Canfranc, Lons-le-Saunier - Dijon, Briouze-Bagnoles,...). Celles-ci sont alors coupées de façon irréversible, rendant impossible toute reprise du trafic qui serait demandée par la ou les régions concernées.

La FNAUT se réjouit de l'arrêt de la Cour administrative d'appel de Lyon : à l'avenir, RFF ne pourra plus procéder de la sorte et devra, soit exiger des aménageurs routiers des passages dénivelés, soit procéder au déclassement de la ligne avec l'accord de la région, ce qui garantira que des lignes que les régions souhaitent à terme rouvrir, comme Rives - Saint-Rambert ou bien d'autres, ne soient plus détruites en catimini par des aménagements routiers avec la complicité de RFF.

Ainsi, une importante pratique d'obstruction aux nécessaires réouvertures de lignes devrait disparaître.

Xavier Braud

Le carnet du voyageur

Relation internationale

Habitant Madrid, je suis amené à prendre le train pour Bordeaux plusieurs fois dans l'année. Depuis deux ans environ, il n'existe plus qu'une relation quotidienne : départ de Madrid-Chamartin à 8h05, arrivée à 13h55 à Hendaye, où il faut attendre deux heures un train qui arrive à Bordeaux après 18h (le train qui quittait Hendaye à 14h a été supprimé).

Les voitures de 1ère classe françaises n'ont pas le confort de celles d'Espagne et la salle d'attente d'Hendaye est lugubre.

A Bordeaux, n'en parlons pas : la gare est un monument historique qu'il ne faut pas défigurer. J'ai envoyé à la direction de la SNCF une série de photos montrant que les quais sont envahis par des distributeurs et autres panneaux plus polluants que des aménagements facilitant la vie des voyageurs.

Dr Gérard Cajica-Jouve, Madrid

Détournement de trafic

La SNCF fait tout pour remplir les TGV. En juillet dernier, j'ai pris un AR Nantes-Toulon. Il a fallu que je spécifie "via Bordeaux", pour utiliser un train de nuit qui me permet d'arriver à Toulon tôt le matin et de gagner une nuit d'hôtel.

Le nouveau site SNCF offre toujours aussi peu de choix d'itinéraires, et ne propose pas de carte qui permette de visualiser les trajets à rallonge que la SNCF impose à ses clients.

Dominique Romann, 44 Saint-Herblain

Privatisation

Devant me rendre de Londres en Irlande, j'avais envisagé de prendre un train de la compagnie Virgin en correspondance à Holyhead avec un bateau d'une filiale de la même compagnie. Mais le billet aller-retour, à prix avantageux, m'obligeait à retenir la même combinaison pour le retour, ce qui ne me convenait pas. J'ai donc dû repayer pour la traversée maritime sur une autre compagnie. Bien des voyageurs m'ont fait part de difficultés analogues rencontrées en Grande-Bretagne depuis la privatisation des services de transport.

Michel Vandenbroucke, Lyon Tramway

Ronds-points

De nombreux ronds-points routiers, souvent surdimensionnés, sont inutiles et ne font qu'augmenter la consommation des voitures et camions (il faut freiner, puis accélérer). Quant aux usagers des autocars, ils sont secoués et certains en sont malades. Le parcours de la ligne 1 de la SIBRA à Annecy est ainsi truffé de 24 ronds-points !

Jean-Bernard Lemoine, FNAUT Hte Savoie

Correspondances TGV-TER

Ce dimanche 8 août, pour aller de Paris en Ardèche, j'ai choisi un départ à 8h20 via Valence-TGV (le TGV pour Montélimar, complet en 2ème classe, est trop cher). Pas de chance : un car pour Vallon-Pont d'Arc part de Valence-TGV à 10h26, soit 6 mn avant l'arrivée du TGV... Pour aller à Valence-Ville, le site SNCF propose un car à 11h00.

Pourtant un TER Annecy - Valence-Ville dessert Valence-TGV à 10h40 et permet d'arriver 30 mn plus tôt, bel exemple de correspondance "fantôme".

A Valence-Ville, aucune correspondance vers Avignon : il n'est pas étonnant que les six voitures de l'automoteur en provenance d'Annecy soient presque vides. Une (mauvaise) correspondance pour Avignon est offerte à 11h45, mais pas les dimanches et fêtes.

Le TER suivant à destination d'Avignon et Marseille, pourtant prévu à 12h31, n'est pas affiché. On m'informe qu'il est supprimé «en raison de travaux». Pourtant une affiche «Informations travaux TER» relative à des travaux au sud d'Orange précise bien que ce train circule normalement ! Quant à la possibilité de le maintenir entre Lyon et Valence, et de le faire transiter par la ligne de la Rive droite du Rhône entre Livron et Avignon, elle n'a apparemment pas effleuré la SNCF !

J'attends donc pendant une heure et demi le car TER pour Aubenas via Privas. Si le trajet Paris-Valence LGV est abattu en 2h 11mn, il m'aura fallu presque 6h pour atteindre Aubenas. En passant par Montélimar, j'aurais effectué le trajet TGV en 2h50, puis attendu 30mn la correspondance routière pour Aubenas (1h de trajet).

L'offre de transport entre Paris et Aubenas, est très lacunaire : dans le sens Paris-Aubenas, aucune relation n'est disponible entre 9h46 et 17h46 ; en sens inverse, le dernier départ est à 15h42, même le dimanche. Il serait pourtant facile de créer des liaisons supplémentaires, par exemple :

- en retardant de 15 mn l'autocar partant de Valence-TGV à 15h26, pour lui permettre de relever la correspondance du TGV partant de Paris à 13h19 ;
- en prolongeant les dimanches le car Lalevade (18h45)-Montélimar jusqu'à Valence-TGV afin d'offrir une correspondance avec le TGV de 21h36.

Les dessertes routières TER de l'Ardèche sont probablement parmi les meilleures de ce type, mais je me prends quand même à rêver d'un véritable réseau de transport où TGV, TER et autocars seraient en correspondances étroites, comme les Suisses savent si bien les organiser.

Jean-Marie Tisseuil, 75017 Paris

Indemnisations en cas de retard des trains

Nous avons exposé, dans FNAUT Infos n°189, les conditions d'indemnisation des voyageurs en cas de retard d'un train de Grandes lignes.

Lorsque le retard d'un train TER entraîne une rupture de correspondance avec un train de Grandes lignes, un TGV par exemple, le voyageur n'est pas indemnisé par la SNCF. Au mieux, il pourra prendre, sans frais supplémentaires, le TGV suivant, mais ce n'est pas toujours le cas. S'il doit payer un supplément, ou s'il est verbalisé, nous lui conseillons de déposer une réclamation auprès du service clientèle de la SNCF et, s'il n'obtient pas satisfaction, nous présentons son dossier au Médiateur : si la SNCF est responsable du retard, le voyageur obtient les remboursements des frais qu'il a engagés.

Si un TER utilisé après un voyage en TGV est en retard, la partie TER du trajet n'est pas prise en compte par l'engagement horaire garanti de la SNCF.

Il ne faut pas oublier que si l'engagement horaire garanti ne s'applique pas, les voyageurs peuvent quand même demander une indemnisation en raison de la mauvaise exécution du contrat de transport, en prouvant leur préjudice. La seule condition est que la SNCF soit responsable du retard.

Anne-Sophie Trcera, juriste à la FNAUT

Fréquentation des gares

Les statistiques de fréquentation des gares SNCF sont instructives.

- 33 très grandes gares voient passer 655 millions de voyageurs (MV) par an ;
- 89 grandes gares, 325 MV/an ;
- 244 gares moyennes, 690 MV/an ;
- 968 petites gares, 249 MV/an ;
- 1717 haltes, 32 MV/an.

A noter le rôle inattendu mais crucial des gares moyennes. Même les haltes sont utilisées, en moyenne quotidienne, par plus de 50 voyageurs.

Passages à niveau (suite)

La FNAUT a demandé au MEEDDM de faire réaliser deux études :

- l'une sur les gains de sécurité attendus de la réouverture d'une voie ferrée (sur la ligne Bollwiller-Guebwiller, avec 5 allers-retours TER et un trafic traversant de 60 000 véhicules et piétons par jour, le risque aux 18 passages à niveau existants a été estimé par l'administration (DGITM) à un tué tous les 13,8 ans mais le gain de sécurité lié à la réduction du trafic routier n'a pas été évalué, ce qui pourrait être fait à partir de l'exemple de la ligne Cannes-Grasse) ;

- l'autre sur la « carte multimodale », variante du péage urbain qui associe les tarifications des usages urbains de la voiture et du transport collectif.

fnaut -infos
transport - consommation - environnement
n°192
mars 2011
Bulletin de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports - édition nationale

Le TER menacé

Les inquiétudes maintes fois exprimées par la FNAUT sur le fonctionnement du TER et la pérennité des lignes régionales sont de plus en plus fondées.

- **Selon le président de RFF, Hubert du Mesnil, « 3 000 à 4 000 km de lignes posent problème », même en Midi-Pyrénées dont le plan rail est particulièrement volontariste (800 millions d'euros, dont 500 fournis par la région). Quant à Jacques Auxiette, président de la région Pays de la Loire, il estime que « RFF ne doit plus compter sur les régions pour se substituer à l'Etat », oubliant qu'elles n'hésitent pas à le faire pour les routes.**
- **En Rhône-Alpes, 14 associations d'usagers, la plupart membres de la FNAUT, ont vigoureusement réagi en découvrant les horaires d'hiver du TER, très perturbés par la mise en service du TGV Paris-Genève par la ligne du Haut-Bugey, et dénoncé une ponctualité fortement dégradée, une surcharge des trains et de multiples remplacements de trains par des cars. Depuis les dernières élections, la région était restée indifférente à leurs avertissements et suggestions, et avait même négligé de réunir les comités de lignes : l'exaspération des voyageurs faute de concertation l'a obligée à interpeller à son tour la SNCF.**
- **La région Picardie vient de lancer une étude « sur ses services TER peu fréquentés et l'opportunité de s'appuyer sur des dessertes par cars pour offrir un meilleur service public » (*sic*). Il s'agit « d'élaborer un document pédagogique présentant les domaines de pertinence des modes routiers et ferroviaires, de proposer un retour d'expérience sur la relance de la desserte ferroviaire Laon-Hirson en 2000 et le transfert sur route de la ligne Saint-Brieuc - Loudéac en 2006, enfin d'identifier les liaisons TER picardes pouvant être assurées par car ». Les lignes Abbeville-le Tréport, Laon-Hirson, La Ferté-Milon - Fismes et Abancourt - le Tréport sont visées.**

La coordination entre transports régionaux et départementaux doit être renforcée. La responsabilité de l'Etat est engagée elle aussi : il cofinance des autoroutes alors que RFF n'a pas les moyens de régénérer toutes les lignes dégradées, et il ne dégage aucune ressource nouvelle pour le TER (généralisation du versement transport des entreprises ou introduction d'une fiscalité écologique).

Jean Sivardière

Quelques idées reçues sur la politique des transports

De nombreuses idées fausses concernant les déplacements de la vie quotidienne dans les zones urbaines ou périurbaines sont acceptées sans esprit critique. Elles doivent être réfutées car, trop souvent ancrées dans l'esprit des décideurs politiques et du public, elles freinent ou bloquent les évolutions nécessaires pour répondre aux exigences légitimes de la population en matière de mobilité, de cadre de vie et de santé publique, et à ses inquiétudes concernant la dépendance pétrolière et l'évolution climatique.

Les sujets suivants sont abordés : la dépendance automobile, les alternatives à la voiture (vélo, transport collectif, autopartage), les coûts pour l'usager et pour la collectivité, les rocades routières, le péage urbain, la périurbanisation diffuse et la sécurité routière.

Photo : Fabrice Michel

La dépendance automobile

On ne peut pas se passer de voiture

FAUX - Le transfert modal, c'est possible. Dès 2006, un recul de l'usage de la voiture a été détecté dans les 55 communes du Grand Lyon et les 85 communes de Lille Métropole. 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 sur les déplacements des ménages effectuées à Reims, Rennes, Rouen, Toulon, Strasbourg et Bordeaux ont récemment mis en évidence 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%).

Notons au passage que ces enquêtes invalident la théorie des « vases non-communicants » énoncée par Christian Gérondeau, président de la fédération des automobile-clubs, selon qui il est inutile et ruineux de chercher à provoquer des transferts de trafic entre modes (FNAUT Infos n°158).

Aujourd'hui tous les Français peuvent utiliser une voiture pour se déplacer

FAUX - Deux types de Français ne sont pas motorisés :

- tous ceux, plus nombreux qu'on ne le croit (et qu'on oublie trop souvent), qui, faute de moyens financiers ou d'aptitudes physiques, ou parce que l'unique voiture du ménage est accaparée par l'un des adultes, n'ont pas un accès quotidien à la voiture ;
- ceux qui n'en ont pas ou plus besoin.

Dans les villes où les alternatives à la voiture se développent, non seulement l'usage de la voiture tend à diminuer mais la possession d'une voiture n'est plus nécessaire et le taux de motorisation diminue. Ainsi,

dans les grandes villes suisses, où les transports publics, les aménagements cyclables et l'autopartage sont très performants, le taux de motorisation est de l'ordre de 50%, comme à Paris intra-muros. Il est très supérieur dans les autres agglomérations françaises, moins bien équipées, et surtout dans les zones pérurbaines et rurales, où il peut atteindre 90% : dans ces dernières, 68% des personnes appartiennent à un ménage comptant autant de voitures que de membres adultes, contre 48% "seulement" dans les grandes agglomérations.

Le transport collectif

Le tramway n'est pertinent que dans les grandes agglomérations

FAUX - La pertinence économique du tramway dépend de la population totale de l'agglomération mais aussi de sa répartition géographique (si la densité de population et d'activités est forte le long d'un axe, le tramway devient rentable sur cet axe) et des contraintes imposées à la circulation automobile. Le tramway connaît un bon succès commercial au Mans, agglomération de 200 000 habitants seulement, il a aussi sa place à Besançon, agglomération encore moins peuplée où il vient d'être adopté. En Allemagne, des agglomérations encore plus petites sont équipées d'un tramway.

En matière de transport collectif en site propre, il faut voir grand, anticiper la hausse inéluctable du prix du pétrole et, si nécessaire, densifier habitat et activités le long des itinéraires à équiper (cas de la ligne E en projet à Grenoble).

Le bus coûte moins cher que le tramway mais il n'est pas performant

FAUX – Tant que le volume de trafic à écouler en période de pointe ne dépasse pas un certain seuil (3 000 voyageurs par heure et par sens), le bus est la seule technique pertinente économiquement. Il peut avoir une vitesse commerciale proche de celle du tramway si on lui accorde de bonnes conditions de circulation (lignes sans détours inutiles, couloirs réservés et bien protégés, arrêts correctement espacés et bien aménagés, véhicules aisément accessibles, montée des usagers autorisée par toutes les portes, priorités aux carrefours, recours à la traction électrique).

Le trolleybus est plus cher que l'autobus et n'apporte rien de plus

FAUX - Sa capacité est la même que celle du bus, mais ses performances en matière de lisibilité de l'itinéraire, de vitesse commerciale, de confort, de pollution de l'air et de nuisances sonores sont meilleures que celles de l'autobus. Lorsqu'une ligne de bus est électrifiée, la fréquentation augmente de 10 à 30%.

A l'achat, le trolleybus est plus cher que l'autobus à traction thermique, mais sa longévité (20 à 30 ans) est double et son exploitation est moins coûteuse que celle de l'autobus (la durée des trajets est diminuée et les recettes augmentent).

Le trolleybus connait un regain d'intérêt : 348 villes dans le monde exploitent des trolleybus (dont Lyon, Limoges, Saint-Etienne, Genève), 10 000 trolleybus circulent en Europe.

Le train n'est pas adapté à la desserte des petites villes et zones rurales

FAUX - Selon la Cour des Comptes (rapport du 26-11-2009), le car peut remplacer le train, c'est moins cher. Mais l'exemple allemand montre que le train, s'il est exploité intelligemment (rabattements bien organisés, mise en concurrence des opérateurs), peut assurer efficacement les relations entre les territoires ruraux et les grandes villes voisines et rester d'un coût modéré (les coûts d'exploitation sont deux fois plus faibles en Allemagne qu'en France). Il est beaucoup plus attractif que le car (confort, sécurité, vitesse, fiabilité) et, comme on l'a observé en France, un transfert sur route peut entraîner un report immédiat de l'ordre de 50% de la clientèle sur la voiture.

Plus précisément, selon une étude réalisée pour la région Pays de la Loire, à temps de parcours et fréquences inchangés, il y a une perte sèche de 30 % du trafic liée exclusivement au transfert sur route ; si le temps de parcours augmente de 10 %, le trafic baisse de 20 % ; si on augmente la fréquence de 20 %, le trafic augmente de 15 %.

Le transport collectif n'a pas de pertinence économique dans les zones périurbaines et rurales

FAUX - La dispersion de la population est un facteur défavorable mais des techniques nouvelles sont aujourd'hui disponibles pour desservir ces zones au moindre coût (sans parler du car postal très répandu en Suisse et en Autriche).

On peut développer des "lignes virtuelles". Les dessertes ne sont activées que sur réservation des usagers au plus tard la veille, auprès d'une centrale de réservation dotée d'un numéro d'appel gratuit. Si au moins un usager a fait une réservation sur une ligne donnée, celle-ci est considérée comme «ouverte», et un usager qui téléphone après le délai sera malgré tout pris en charge.

Afin d'irriguer les zones rurales, en dehors des lignes régulières, certains départements ont créé des services à la demande par taxi collectif. L'usager est pris en charge à son domicile et déposé au lieu où il souhaite se rendre. Les conditions de réservation sont les mêmes que pour les lignes virtuelles.

Le vélo

Le vélo, c'est bon pour les loisirs

FAUX - Le vélo est un excellent mode de déplacement lors des loisirs et connait un succès grandissant, mais de nombreux citadins se déplacent en vélo, en particulier pour aller travailler (et bien d'autres seraient prêts à le faire si la circulation à vélo était mieux organisée). Le vélo leur permet en effet de faire de l'exercice physique, de réduire leurs dépenses de déplacement et, très souvent, de gagner du temps. Le développement rapide du trafic vélo suite à l'aménagement d'itinéraires cyclables, de parkings, de vélostations, de location en libre service… montre bien que le vélo répond à un besoin quotidien.

Le vélo n'est adapté qu'aux déplacements de très courte distance

FAUX - L'émergence du VAE (Vélo à Assistance Electrique) et l'intermodalité train + vélo ont élargi le «rayon d'action» du cycliste. D'autre part, on surestime généralement les distances à parcourir en ville : les enquêtes ménages montrent en effet que la moitié des déplacements automobiles en milieu urbain se font sur moins de 3 km.

Faire du vélo, c'est dangereux

FAUX - L'expérience montre que l'usage du vélo en ville est peu dangereux (contrairement à celui des deux-roues motorisés) et que plus les cyclistes sont nombreux sur la voirie, moins ils sont en danger car ils sont mieux respectés des automobilistes.

L'usage du vélo restera marginal

FAUX - Le vélo peut devenir un transport quotidien de masse. Le véhicule lui-même s'est adapté aux besoins (vélo de ville, pliant, à assistance électrique) et son créneau de pertinence s'est ainsi élargi à de nouveaux utilisateurs (personnes âgées ou réticentes à l'effort physique) et à de nouveaux usages (trajets longs, trajets intermodaux train + vélo, déplacements dans des villes à relief accentué). Un cycliste n'est pas nécessairement, comme autrefois, un sportif, un original, un pauvre ou un bricoleur. Les investissements cyclables sont peu coûteux et à la portée des collectivités locales.

Le créneau du vélo est encore plus important dans les petites villes que dans les grandes, car les distances à parcourir sont encore plus faibles.

Pour toutes ces raisons, il est réaliste d'imaginer que la part modale du vélo dans les villes françaises pourra se rapprocher de celle qui est observée à Amsterdam, Copenhague, Münster et dans certaines villes italiennes, soit plus de 30%, lorsque les investissements nécessaires auront été faits. La ville de Copenhague a même pour objectif une part modale du vélo de 55%.

Coûts pour l'usager et la collectivité

Les transports collectifs coûtent trop cher à l'usager

FAUX - Le prix du ticket ou de l'abonnement ne veut rien dire en soi (dès lors que les ménages à très faibles revenus disposent d'une tarification adaptée) : il faut le comparer au coût d'usage de la voiture (0,3 €/km pour un kilométrage moyen de 13 000 km selon l'étude du cabinet ADETEC, un coût sous-estimé par la plupart des automobilistes, qui ne prennent en compte que le coût du carburant et de l'entretien, soit le tiers). Un salarié habitant à 10 km de son lieu de travail et s'y rendant en voiture parcourt 20 x 225 km = 4 500 km par an et dépense ainsi 1 350 €, une somme très supérieure au prix moyen d'un abonnement sur un réseau de transport urbain (480 selon l'UTP), qui de plus est dorénavant remboursé à 50% par l'employeur.

L'essence est de plus en plus chère

FAUX - Une étude de Jean-Marie Beauvais réalisée pour la FNAUT a démontré que le prix de l'essence en termes de pouvoir d'achat a fortement diminué depuis 40 ans (FNAUT Infos n°156, 158, 173) : un déplacement de 100 km en voiture coûte en moyenne 2,8 fois moins cher aujourd'hui qu'en 1970.

Les transports collectifs coûtent trop cher à la collectivité

FAUX - Les transports collectifs coûtent cher aux collectivités territoriales (le taux de subventionnement du transport urbain est en moyenne de 30%), mais ils rendent service aux usagers (en particulier les usagers non motorisés) et permettent de limiter le trafic automobile et ses nuisances. D'autre part, il est possible d'abaisser le coût d'exploitation des bus en augmentant leur vitesse commerciale (couloirs réservés, priorités aux carrefours, meilleur aménagement des arrêts), ce qui, avec la limitation du stationnement central, permet d'obtenir une clientèle nouvelle donc des recettes supplémentaires.

Ce qui coûte cher à la collectivité, c'est d'abord l'usage de l'automobile. Selon le Conseil Général du Développement Durable, les coûts de la voiture urbaine (usure des chaussées, congestion, insécurité, bruit et pollution locale de l'air, effet de serre) se montent à 31,2 MM€. Les recettes fiscales sont de 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%, le CGDD parle de « sous-tarification massive » et propose une taxation spécifique de la voiture en milieu urbain. Les chiffres datent de 2005, ils ont peu évolué depuis 5 ans.

L'autopartage

L'autopartage restera une pratique marginale en France

FAUX - En Suisse, on rencontre près de 100 000 autopartageurs, il pourrait donc y en avoir dix fois plus en France. On en est encore loin, mais le développement rapide de l'autopartage en France prouve qu'il est possible de se passer de voiture personnelle et de n'utiliser la voiture que dans des circonstances très occasionnelles. L'expérience montre que les entreprises sont aussi intéressées que les particuliers.

Le succès de l'autopartage s'explique par sa souplesse et les économies qu'il permet de réaliser, et plus fondamentalement par le changement de mentalité de la population, plus attachée aujourd'hui au service rendu par la voiture que par sa possession.

L'autopartage ne peut fonctionner que dans les grandes villes

FAUX - En France comme à l'étranger, l'autopartage s'est initialement développé dans de grandes villes (Paris, Lyon, Strasbourg), mais il commence à s'implanter avec succès dans des agglomérations de taille moyenne (Chambéry, Besançon) et même dans de petites villes (Colmar, Sélestat, Saverne).

L'autopartage entre particuliers est également une formule qui se développe en milieu périurbain ou rural (on rencontre environ 50 000 pratiquants en France selon une étude du cabinet ADETEC, voir FNAUT Infos n°185).

Les rocades routières

Les rocades urbaines permettent de développer les transports publics

FAUX - Selon leurs promoteurs, les rocades urbaines permettent de dégager les centres du trafic de transit, d'y faciliter ainsi la circulation des bus et des cyclistes, et d'y assainir le cadre de vie.

En réalité, la construction de rocades urbaines est peu utile (le trafic de transit est toujours très inférieur au trafic local, surtout aux heures de pointe), ruineuse (l'espace urbain est devenu rare) et dangereuse car elle favorise l'étalement urbain diffus qui, à son tour, génère du trafic automobile. Il est parfaitement possible de libérer de l'espace sur la voirie urbaine et d'y créer des couloirs réservés aux bus et des itinéraires cyclables sécurisés : c'est une question de volonté politique.

Le péage urbain

Le péage urbain n'est adapté qu'aux grandes métropoles

FAUX - Le péage est tout aussi légitime et efficace dans les villes moyennes dont la voirie est congestionnée et le cadre de vie dégradé par l'omniprésence de la voiture, et où les élus peinent à financer les transports collectifs. Il fonctionne très bien dans les villes norvégiennes, qui sont de taille très inférieure à celle de Lyon. Le péage peut être adapté aux spécificités locales : géographie de l'agglomération, densité des emplois dans la ville-centre. On peut ainsi ajuster la zone soumise à péage, le tarif et son éventuelle modulation horaire, les réductions et les exemptions (habitants de la zone, véhicules de sécurité, taxis, artisans, livreurs), le montant des amendes.

Le péage urbain est antisocial, c'est de la sélection par l'argent

FAUX - La réduction de la circulation et l'affectation au transport collectif du produit du péage acquitté par les automobilistes aisés bénéficient aux ménages les plus modestes, qui ne sont pas motorisés, qui souffrent le plus de la pénurie de transport collectif et dont le cadre de vie est le plus affecté par les nuisances de la circulation.

Les automobilistes, riches ou pauvres, peuvent utiliser le transport collectif pour accéder aux centres-villes ou, s'ils ne sont pas desservis à proximité de leur domicile, se rabattre en voiture sur un parking relais, suivant une pratique qui se développe dans toutes les régions.

L'étalement urbain

On ne peut rien faire contre l'étalement urbain diffus

FAUX - Ce phénomène, générateur de trafic automobile intense, de nuisances et de gaspillages de temps, d'espace et d'énergie, n'a rien d'inéluctable. Il est le fruit de la cherté de l'habitat central à l'achat ou à la location, de la dégradation du cadre de vie urbain, de la multiplication des infrastructures routières et du bas prix des carburants.

Pour l'enrayer, on peut à la fois décourager l'habitat périphérique diffus et rendre l'habitat en zone dense plus attrayant, c'est-à-dire :

- arrêter de construire des autoroutes urbaines et des parkings centraux ;
- augmenter le coût des déplacements automobiles (hausse de la TIPP ou taxe carbone, péage urbain) ;
- augmenter la durée des trajets automobiles entre périphérie et centre-ville en limitant la vitesse sur les accès autoroutiers aux centres-villes (c'est le principe du chrono-aménagement) ;
- exploiter toutes les branches des étoiles ferroviaires urbaines et densifier l'habitat et les activités autour des gares périurbaines (FNAUT Infos n°183) ;
- densifier les villes en urbanisant les friches industrielles et militaires, en construisant dans le voisinage des gares centrales et des stations de TCSP, et en renforçant le logement social dans les centres ; en même temps, aérer la ville en y limitant la circulation automobile et en y créant des espaces verts.

Sécurité routière : le mythe des «petites infractions»

Les faits

Selon la Direction de la Sécurité et de la Circulation Routières (DSCR), environ 96% des conducteurs, soit 35,5 millions sur 37, ont encore 9 à 12 points sur leur permis ; 75% n'ont perdu aucun point. En moyenne, les conducteurs ayant passé leur permis depuis plus de 3 ans ont 11,3 points.

Environ 300 000 conducteurs conduisent sans permis mais, parmi eux, 200 000 ne l'ont jamais passé et 50 000 en sont privés durablement suite à une condamnation pénale. Le nombre des conducteurs privés de permis, à un moment donné, suite à sa suppression faute de points est donc de 50 000. En 2008, seuls 17 conducteurs ont perdu leur permis suite à 12 petites infractions consécutives ; la plupart l'ont perdu en raison d'infractions graves.

Bien que la perte du permis faute de points soit un phénomène marginal, elle suscite les protestations de nombreux élus clientélistes qui désirent se concilier les faveurs des automobilistes, larmoient sur le sort des conducteurs ayant perdu tous leurs points et refusent d'admettre une réalité simple : toute infraction, même mineure, au Code de la route présente un danger réel, à commencer par les petits excès de vitesse, qui peuvent avoir des conséquences dramatiques, en particulier pour les piétons et cyclistes en milieu urbain (si on roule à 60 km/h au lieu de 50, il faut 10 m de plus pour s'arrêter).

«Assouplissement»

Depuis 2002, grâce au permis à points introduit en 1992 et à l'implantation des radars automatiques, le nombre des tués sur la route a été divisé par 2. En 2007, le chef de l'Etat a fixé pour objectif de passer sous la barre des 3000 en 2012, soit 47 tués par an et par million d'habitant contre 40 en Suède, aux Pays-Bas et en Grande-Bretagne. Or, après une stagnation des progrès (4275 en 2008, 4273 en 2009), le nombre des tués est resté voisin de 4000 en 2010.

Cette évolution décevante n'a pas empêché les députés UMP d'adopter en deuxième lecture, le 21-12-2010, un «assouplissement» du permis à points auquel le PS s'est fermement opposé par la voix de Delphine Batho : le délai nécessaire pour pouvoir récupérer les 12 points du permis, en l'absence de nouvelle infraction, a été ramené de 3 à 2 ans (les sénateurs, pourtant réputés plus «sages», avaient auparavant ramené ce délai à un an).

La FNAUT a dénoncé la démagogie et l'ignorance des députés UMP (voir aussi FNAUT Infos n°175 et 183) :

- le risque lié à une infraction est le produit de la gravité de l'accident potentiel par la fréquence de sa répétition ; les petits excès de vitesse sont certes moins dangereux que les grands, mais si un conducteur en est coutumier, il crée, à la longue, le même risque qu'un conducteur qui commet exceptionnellement une infraction grave ;
- la perte du permis ne sanctionne pas une infraction unique mais intervient après une succession d'infractions commises en un temps limité ;
- l'automobiliste bénéficie déjà d'une marge de tolérance technique de 5% des appareils de mesure de la vitesse ;
- une variation de 1 km/h de la vitesse moyenne entraîne une variation de 4 % du nombre des tués (c'est la loi de Nilsson, très bien vérifiée en France comme à l'étranger) ; la division par deux du nombre des tués sur la route depuis 2002 est une conséquence directe de la baisse observée, d'environ 10% de la vitesse moyenne, elle-même liée à la présence des radars automatiques.

Si les députés ont renforcé avec pertinence les sanctions pour les infractions les plus graves au Code de la route (en introduisant en particulier la confiscation obligatoire du véhicule pour certains délits), l'assouplissement adopté ne peut, par contraste, qu'accréditer l'idée fausse que les « petites » infractions augmentent peu les risques.

Cet assouplissement aura donc un effet psychologique déplorable en encourageant les petites infractions : il remettra en cause les résultats obtenus depuis 2002 et rendra illusoire l'objectif du chef de l'Etat.

En effet, si les excès de vitesse de moins de 10 km/h ne sont plus sanctionnés par la perte prolongée d'un point de permis, on peut s'attendre à un relèvement de près de 10 km/h de la vitesse moyenne et, selon la loi de Nilsson, à un retour à la situation de 2002.

Une suggestion de la FNAUT

Le fichier national des accidents corporels de la circulation, alimenté par les forces de l'ordre, ne renseigne pas sur les éventuels excès de vitesse ayant précédé l'accident. La reconstitution précise des vitesses avant le choc n'est opérée que dans les Enquêtes Détaillées d'Accidents. Environ 50 EDA sont réalisées chaque année. La FNAUT a suggéré à la DSCR de les exploiter pour estimer l'influence des petits excès de vitesse sur le nombre et la gravité des accidents et d'en tirer des arguments opposables aux «assouplisseurs» (la loi de Nilsson ne sépare pas les impacts des petits et grands excès de vitesse).

Des parlementaires irresponsables

● Bernard Reynes, député UMP, fait une distinction pernicieuse : «nous allons pouvoir faire un distinguo entre les comportements accidentogènes qui méritent d'être clairement sanctionnés et les petits excès de vitesse, les comportements relevant davantage de l'étourderie et ne prêtant pas à conséquence».

● Jacques Myard, député UMP, s'exprime en termes choisis : «nos concitoyens ont le sentiment d'être sanctionnés de manière injuste, arrêtez d'emmerder les Français. Le système actuel remet en cause la liberté d'aller et venir avec un véhicule».

● Claude Bodin, député UMP particulièrement dangereux, dénonce «le sentiment de chasse à l'automobiliste qui s'est insinué dans notre pays». «Faut-il maintenir une vitesse maximale de 130 km/h sur autoroute par temps serein ? Combien d'automobilistes sont exaspérés par la perte de points pour des dépassements de vitesse peu importants sur autoroute, qui n'engendrent aucun danger pour eux-mêmes ou pour autrui ? Pourquoi pas, comme en Allemagne, une vitesse "conseillée" de 130 km/h, avec une autorisation jusqu'à 150 ?»

Bêtisier

● Alain Fouché, sénateur UMP : «les petits excès de vitesse ne sont pas dangereux, on peut aussi tuer à vélo en roulant à 20 km/h».

Bien dit

● Lionel Tardy, député UMP : «en matière pénale, l'efficacité vient de la certitude de la sanction. Quand on accumule des petites fautes au point de perdre son permis, c'est qu'on a de mauvaises habitudes de conduite. L'assouplissement envoie un message extrêmement négatif, il fait croire que la sanction ne sera plus aussi systématique : certains conducteurs n'attendent qu'un tel signal pour reprendre de mauvaises habitudes. Il ne s'agit pas de les racketter, mais de les inciter fortement à changer de conduite».

● Jean-Pierre Grand, député UMP : «la réduction des délais de récupération des points perdus est un coup dur pour la politique de sécurité routière car cette mesure s'adresse à la petite frange dangereuse, multi-récidiviste de la population des conducteurs. On sait aussi que c'est précisément l'action contre les petits délits qui a permis d'améliorer la sécurité routière par une prise de conscience régulière des conducteurs».

● Dominique Raimbourg, député PS : «outre la grande délinquance routière, il existe une délinquance quotidienne, qu'il ne faut pas paraître encourager».

Deux succès de la FNAUT

Le Jury de Déontologie Publicitaire a donné raison au service juridique de la FNAUT qui avait contesté une publicité du constructeur automobile Hyundaï parue dans le Monde Magazine et vantant les «moteurs sobres et propres rehaussant les qualités environnementales» de son 4x4 ix35. Le JDP a estimé que Hyundaï ne pouvait justifier ses allégations et que cette publicité induisait le public en erreur en ne respectant pas la recommandation de l'Autorité de Régulation Professionnelle de la Publicité relative au développement durable.

A l'initiative de Jean-Yves Lelièvre, président de l'association des usagers des transports d'Ille-et-Vilaine, soutenu par la FNAUT et le conseil régional de Bretagne, le constructeur Mercedes a accepté de rallonger les ceintures de sécurité sur tous les sièges de ses autocars de tourisme et sur les places PMR de ses autocars interurbains et scolaires. Les femmes enceintes et les passagers de forte corpulence pourront dorénavant s'attacher confortablement et voyager en toute sécurité. Les premiers véhicules équipés des nouvelles ceintures sont exploités par Keolis sur l'itinéraire Rennes-le Mont Saint Michel.

La FNAUT anti-républicaine

La FNAUT ayant critiqué à nouveau le projet de LGV Poitiers-Limoges (voir FNAUT Infos n°152 et 177), Jean-Paul Denanot, président PS du Conseil régional du Limousin, a réagi avec vivacité (mais sans répondre à nos arguments) : « la FNAUT vient d'inventer *le concept d'usagers à deux vitesses contraire au principe de l'égalité républicaine*, certains Français ayant droit à la grande vitesse et non les autres ».

La FNAUT lui a répondu qu'il n'existe pas de droit républicain au TGV mais seulement un « droit à un transport dans des conditions raisonnables de coût pour la collectivité » (article 2 de la loi d'orientation des transports intérieurs du 30-12-1982), qu'une LGV Poitiers-Limoges assècherait la ligne classique Paris-Toulouse et pénaliserait les habitants du Centre souhaitant se déplacer vers Paris ou Limoges et Toulouse, enfin que le Conseil régional du Limousin, prêt à dépenser une fortune pour la LGV, n'avait pas rien fait pour sauver la ligne Montluçon-Ussel, *appliquant ainsi lui-même le concept d'usagers à deux vitesses : le TGV pour les uns, l'autocar pour les autres...*

En période de difficultés budgétaires, l'Etat, RFF et les régions doivent se concentrer sur les projets les mieux conçus économiquement et les plus utiles à l'aménagement du territoire.

Mise au point sur la convention TET

Dans sa présentation, diffusée le 13-12-2010, de la Convention Etat-SNCF relative aux trains dits d'équilibre du territoire (TET), le Secrétariat d'Etat aux Transports affirme que l'Etat apportera une contribution annuelle de 210 millions d'euros pour compenser le déficit d'exploitation des 40 relations TET (340 trains et 100 000 voyageurs quotidiens).

En réalité la seule contribution de l'Etat sera le produit d'une taxe d'aménagement du territoire de 35 M€ (le dossier ne précise pas, pour ne pas affoler les automobilistes, qu'il s'agit d'une taxe autoroutière). Les 175 M€ restants sont une «contribution sur le chiffre d'affaires des services grande vitesse et des résultats des grandes entreprises ferroviaires» : en pratique, ils seront fournis par la SNCF elle-même, selon un mécanisme de péréquation interne déjà en place entre TGV et trains TET. L'intérêt de la Convention est d'officialiser et de pérenniser ce mécanisme.

Le rail s'aligne donc sur l'aérien : le FIATA (fonds d'investissement des aéroports et du transport aérien) permet une péréquation entre les lignes rentables et les autres. Mais, c'est une première, l'Etat admet un financement complémentaire du rail par la route, dans l'esprit du Grenelle de l'Environnement. Le financement du renouvellement du matériel Corail reste à préciser.

Trains TET : réaction affligeante de l'UFC

Selon l'article 34 de la loi de finances 2011, qui fait passer le tarif de la Taxe d'Aménagement du Territoire de 6,86 euros à 7,32 euros pour 1 000 kilomètres parcourus : «il paraît légitime que le secteur routier paie la fragilisation que le développement des autoroutes françaises a induite sur l'équilibre des lignes Corail». Le point de vue de la FNAUT est officiellement confirmé !

Mais l'UFC se soucie d'abord des automobilistes : «pour renflouer les caisses de la SNCF, l'État a trouvé une nouvelle solution : taxer les automobilistes. Cette hausse de la taxe permettra de dégager pas moins de 35 millions d'euros». Et l'UFC ajoute : «l'automobiliste qui utilise l'autoroute, reconnue comme le réseau le plus sécurisant et le moins accidentogène de France (153 morts en 2010), doit mettre la main à la poche pour renflouer les caisses de la SNCF et limiter ses déficits. Ainsi, pour avoir un réseau SNCF en état et des trains qui arrivent à l'heure, il ne reste plus qu'à prendre l'autoroute !»

Au moment où la SNCF continue à supprimer des services TET, on pouvait réagir de manière plus lucide...

Rail : la FNAUT réclame la continuité du service

Le retard record de 15 heures subi par le train de nuit Strasbourg - Nice/Port-Bou qui a quitté Strasbourg le dimanche soir 27 décembre en transportant 600 voyageurs (cette relation Lunea relève maintenant de la convention de service public Etat-SNCF) a mis en évidence, comme cela est souvent constaté en des circonstances analogue, une conjonction de nombreux dysfonctionnements internes à la SNCF.

La FNAUT a apprécié l'attitude transparente de la SNCF qui a publié son rapport d'enquête. Elle tient par ailleurs à souligner le dévouement de certains agents de la SNCF, notamment le personnel de bord et les agents de Strasbourg qui ont fait le maximum pour accompagner les voyageurs et assurer leur transport dans des conditions météorologiques difficiles.

La FNAUT désapprouve cependant une conclusion avancée par la SNCF, à savoir que le principe de précaution aurait dû être appliqué et qu'il aurait été préférable de ne pas faire partir le train de Strasbourg ce soir là.

Le rapport met en évidence que si une locomotive de réserve avait été disponible à Strasbourg, les perturbations subies auraient été moindres. Ce constat montre que les méthodes de production actuelles de la SNCF avec des réserves très réduites en matériel ou en personnel se révèlent mal adaptées au service ferroviaire.

Imagine-t-on l'électricité produite en France sans centrales de production de réserve ou lignes de transport de secours ?

Les économies comptables procurées entraînent une dégradation de l'image du chemin de fer et des pertes de clientèle, et donc de recettes, importantes à défaut d'être mesurables.

La FNAUT demande donc qu'à la lumière de cet incident regrettable, la stratégie de production de la SNCF soit reprise pour que la continuité du service devienne une priorité forte de l'entreprise pour l'ensemble des circulations ferroviaires, et pas seulement celles reconnues aujourd'hui comme relevant du service public.

Enfin la FNAUT demande à la SNCF, lorsqu'elle ne peut assurer la régularité habituelle des circulations, d'améliorer la gestion de ses correspondances pour assurer cette continuité.

Le train, mode de transport guidé, est nécessairement moins sensible aux conditions météorologiques que les autres moyens de transport. Il a été une référence en matière de régularité et doit le rester ou le redevenir : la SNCF doit s'en donner les moyens.

Jean Lenoir

Forum

Des cars pour les captifs

Ce 16 août 2010, j'effectue le trajet Aubenas-Paris, en empruntant un car TER Aubenas-Montélimar dont l'arrivée est prévue à 8h15, ce qui laisse un battement de 21 mn à Montélimar. Or, en dépit d'un retard de 7 mn au départ d'Aubenas, le car arrive à 8h03, soit 33 mn avant le départ du TGV !

Ainsi, en plus d'un délai de correspondance confortable avec le TGV, l'horaire du car intègre une marge de sécurité de l'ordre de 15 mn. C'est bien là la faiblesse de l'autocar : compte tenu des aléas de la circulation routière et de la durée variable des arrêts, fonction du nombre de voyageurs attendant aux arrêts et du temps de délivrance des billets, seule une marge de sécurité importante permet de garantir la correspondance avec les trains.

Le trajet Aubenas-Montélimar se faisant en voiture en 45 mn, un voyageur motorisé aurait pu partir d'Aubenas à 7h30 au lieu de 7h00 en gardant un battement de 21 mn à Montélimar. Faut-il s'étonner que la clientèle des cars TER soit majoritairement constituée de captifs, qu'élus et hommes d'affaires leur préfèrent systématiquement la voiture et défendent becs et ongles le projet de nouvelle gare d'Allan, malgré l'allongement prévisible du trajet d'approche des cars TER ?

Jean-Marie Tisseuil, 75017 Paris

Erreur stratégique

Le rapport de Secafi-Alpha sur le devenir du dépôt SNCF de Chalindrey est très instructif. La suppression de la mutualisation du personnel des différentes activités accroît le surcoût de production et accélère la hausse du déficit. La spécialisation du personnel de conduite par activité est une double erreur stratégique : la rigidité accrue se conjugue avec une diminution de la variété du métier de conducteur. De plus, l'accroissement de la monotonie de la conduite pourrait se traduire par une hausse des dysfonctionnements.

Eric Boisseau, FNAUT Languedoc-R

Réseau corse

Avec la gestion SNCF de ces dernières années (rupture de charge entre Bastia et Calvi, négligences dans l'entretien du matériel ayant conduit au retrait prématuré de rames Soulé et d'autorails CFD avant la mise en service de tous les AMG), les CFC se trouvent aujourd'hui dans une situation peu reluisante. Scandale supplémentaire : suite à la pénurie de matériel, l'AR Bastia-Corte, relation bien fréquentée par les abonnés domicile-travail, est désormais assurée par car, alors qu'elle pourrait être assurée par les AMG car elle ne comporte que des rampes de 20mm/m. Au sujet des AMG, il est curieux que les longs essais en cours sur Nice-Digne n'arrivent pas à mettre en évidence des défauts jugés rédhibitoires par la SNCF en Corse.

Frédéric Laugier, FNAUT PACA

Sauvegarder le train

Les économies générées par le transfert sur route des TER en heures creuses sont ridicules au regard de l'augmentation prévisible des péages. Pour pérenniser le train régional, l'alternative consiste à passer nombre de lignes mal exploitées par la SNCF et RFF sous le régime des voies ferrées d'intérêt local (VFIL) sous l'autorité du STRMTG : on pourrait ainsi retrouver toutes les qualités de l'entreprise intégrée, indispensable aux dessertes de proximité, selon l'exemple suisse.

Eric Boisseau, FNAUT Languedoc-R

Passages à niveau

Lors d'une audition par la commission des affaires économiques et de l'aménagement du territoire de l'Assemblée Nationale le 4 mars 2009, Dominique Bussereau, alors secrétaire d'Etat aux Transports, a signalé que les suicides en moto ou en voiture représentent les deux-tiers des accidents de passage à niveau. Or, quelques mois auparavant (juillet 2008), il publiait un rapport sur la sécurité ferroviaire dont la mesure 20 revenait à ce que les réouvertures de lignes ne conduisent pas de fait à la création de nouveaux PN.

Cette observation, faite par l'auteur du rapport lui-même, conduit à relativiser, si cela était encore nécessaire, la portée de la mesure 20 imposée par Dominique Bussereau, puisque les candidats au suicide, trouveront malheureusement un autre PN ailleurs...

Enclavement ferroviaire

Il y a deux ans, l'IUT de Verdun fermait ses portes suite à une baisse des effectifs. Comme nous le signale Michel Vogt, une raison a été l'absence de relation directe quotidienne entre Verdun et Nancy, pourtant facile à créer en raccordant deux relations existantes. L'IUT de Verdun était en concurrence avec celui de Saint-Dié, ville située à moins d'une heure par TER de Nancy.

L'association Florirail, qui réclame la réouverture rapide de la ligne Bollwiller-Guebwiller dans le cadre du prochain contrat de projets Etat-région, confirme l'importance du rail dans le maintien des activités locales. Inauguré en 2001 à Guebwiller, le Centre de formation aux enseignements bilingues, qui accueillait une centaine d'étudiants, déménage à Colmar, d'accès plus facile pour les étudiants.

Conseils aux voyageurs

Le site www.kelbillet.com donne de bons conseils pour voyager moins cher.

Le Billet Annuel SNCF

Une fois par an, tout salarié, retraité ou demandeur d'emploi peut bénéficier d'une réduction de 25% à 50% sur un voyage aller-retour pour lui et sa famille. La réduction de 50% s'applique s'il paie au moins la moitié du prix du billet avec des chèques-vacances et dans la limite des places disponibles.

Voir le site http://www.voyages-sncf.com/guide/voyageurs/pdf/reduction_sociale_billet_conge_annuel.pdf

L'offre de «dernière minute»

Voyages-SNCF.com propose un certain nombre de billets à des prix très attractifs (la réduction est souvent supérieure à 50% sur le prix Plein Tarif). La liste est mise à jour chaque mardi. Il est déjà arrivé qu'un Vannes-Paris soit moins cher qu'un Rennes-Paris, pour le même train ! Voir le site Voyages-SNCF.com

Les Primes Grand Voyageur

La carte Grand Voyageur permet de cumuler des points S'Miles à chaque voyage sur les lignes SNCF. A partir d'un certain nombre de points, vous pouvez acquérir gratuitement un billet aller-retour ! Ce billet peut vous servir, mais peut aussi servir à votre famille, à un ami ou un internaute ! Les S'Miles ont une durée de vie limitée : si vos S'Miles expirent d'ici peu et que vous n'avez aucun voyage de prévu, vous pouvez les proposer sur KelBillet.

www.grandvoyageur-SNCF.com

Les Bons Voyage

Les gros retards de trains Grandes Lignes entraînent un remboursement partiel du billet. C'est l'engagement «Horaire garanti» de la SNCF. Le Service Clientèle de la SNCF envoie au voyageur des Bons Voyage à titre de compensation. Ces Bons Voyage ne sont valables qu'un an... S'ils expirent d'ici peu et si vous n'avez aucun voyage prévu, proposez-les sur KelBillet.

Un billet à n'imprimer qu'au dernier moment !

Le Billet Imprimé ® de la SNCF est proposé aux internautes qui achètent par Internet leurs billets Prem's©, Offre Dernière Minute, Thalys© ou IDTGV©.

Attention : une fois imprimé, un Billet Imprimé ® devient non échangeable et non remboursable, même sur KelBillet, car le contrôleur procède à une vérification d'identité. Ne l'imprimez donc qu'au tout dernier moment. Ainsi, vous pourrez éventuellement indiquer un autre nom si vous ne pouvez pas voyager. Pour éviter tout problème, demandez donc plutôt à la SNCF de vous envoyer gratuitement des billets au format standard à domicile.

Permis à points

Récompenses :

+3 points à la Communauté d'agglomération de Moulins (Allier). Elle soutient l'association d'insertion Viltaïs qui loue des vélos à un prix dérisoire à des chômeurs pour faciliter leur retour à l'emploi.

+3 points au Grand Lyon et à Véolia Propreté. Les vieux papiers lyonnais recyclés près d'Epinal et renvoyés à l'imprimerie du groupe Le Progrès font désormais le voyage aller et retour en train. Economie : 800 trajets de semi-remorques et 300 tonnes de CO2 par an.

Punition :

- 5 points à Air France. La compagnie a recréé la liaison Nantes-Orly qu'elle avait abandonnée en 1996 : 54 vols par semaine assurés par des avions de 50 places, donc de capacité égale à celle d'un autocar, ça c'est écologique !

Hyper-Bêtisier

Samia Ghali, sénatrice PS des Bouches-du-Rhône et maire du 8ème secteur de Marseille, pilote le projet de bus à haut niveau de service qui desservira les quartiers nord de Marseille. Elle explique (la Provence du 19 novembre 2010) : «ce sera un tramway *avec roues*, qui pourra circuler en site propre». Encore cette manie très française de l'innovation ! Ne pouvait-on se contenter, comme nos voisins européens, d'un tramway aérien ou sur coussins d'air, ou d'un tramway sur pneus ?

Un piège à Bordeaux

Le pont Bacalan-Bastide, en construction juste en aval du port situé en plein cœur de Bordeaux, coûtera 150 millions d'euros et ses pylones culmineront à 77 m. Ce pont-levant monumental suscite aujourd'hui, mais un peu tard, les inquiétudes des armateurs. François Giroday, président de l'association Bordeaux escale de croisière, s'interroge : «le pont, conçu pour laisser passer les 20 à 30 paquebots qui accostent chaque année à Bordeaux, se transformera en piège en cas de panne ou de mouvement social».

Autocar ou TGV ?

La députée PS Catherine Coutelle a invité les élus de sa circonscription (Poitiers Sud) à visiter avec elle l'Assemblée Nationale le 8-12-2010.

Le groupe est parti à 10h de Poitiers. Mais il s'est trouvé bloqué par la neige à 20 km de Paris, est resté coincé près de cinq heures dans les Yvelines et a dû faire demi-tour. Il est rentré à Poitiers à 1h30 dans la nuit suivante après avoir passé toute la journée enfermé dans un car... La prochaine fois, Mme Coutelle emmènera ses invités en TGV.

BIEN DIT

- **Nicolas Hulot**, président de la fondation pour la nature et l'homme : «anticiper sur la crise écologique, c'est prendre un avantage économique, c'est préparer la société à des contraintes incontournables et essayer d'en atténuer les effets» (le Figaro, 27-05-2010).
- **Bruno Gazeau**, délégué général de l'UTP : «la prime à la casse a eu un effet pervers, elle a ralenti le report de l'usage de la voiture particulière vers les transports collectifs».

MAL DIT

- **Alain Rousset**, président PS du conseil régional d'Aquitaine, à propos de l'autoroute A65 dont il a été un promoteur acharné : «notre région était vraiment en retard. Pouvions-nous, au motif d'incertitudes énergétiques et d'impact environnemental, renoncer de mettre tout simplement à niveau un pan entier de notre espace ?»

Projets inutiles

Le 11 décembre dernier était la «journée européenne de lutte contre les projets inutiles». Les manifestations qui ont eu lieu dans le Sud-Ouest n'ont concerné que les LGV, les organisateurs n'ont pas dit un mot sur les aéroports et les autoroutes (mais ils s'inquiètent de l'évolution climatique).

Sièges pour célibataires

Une compagnie de transports urbains de Copenhague a équipé 103 bus de son réseau de deux sièges disposés côte à côte et réservés aux célibataires. Ces «sièges de l'amour» sont recouverts de tissu rouge. Explication de la compagnie : «on ne sait jamais ce qui peut arriver, même un coup de foudre est possible dans un bus».

Humour noir

Selon l'autocariste des Bouches-du-Rhône RDT13, qui a refusé récemment de transporter une personne handicapée entre Aix-TGV et Aix-Ville, «faire monter une personne en fauteuil prend au moins dix minutes. En terme d'exploitation, c'est un handicap».

Brèves

Transports et santé

Selon Jean-Claude Delgènes, directeur du cabinet Technologia spécialisé en évaluation et prévention des risques professionnels, «les conditions de transport se sont fortement dégradées depuis trois ans : retards à répétition, rames bondées et suffocantes. Les salariés n'en peuvent plus. Ces trajets pénibles et fatigants ont de plus en plus d'incidence sur leur santé, ils sont source de dégradation de l'ambiance au travail et d'absentéisme».

Autoroute verte ?

La ville finlandaise de Loviisa a rendu public son projet d'autoroute dite verte, équipée de stations-services délivrant électricité et agrocarburants produits localement. Mais elle ne présente pas le bilan carbone de la construction de l'autoroute et des véhicules supplémentaires en circulation, et néglige le fait que les 700 millions d'euros nécessaires à sa construction auraient pu être affectés aux transports collectifs.

Rail, route, voie d'eau : comparaison intéressante

Une étude récente de l'ADEME, prenant en compte les habitudes et modes opératoires propres au secteur fluvial, vient de préciser les performances environnementales (émissions unitaires de CO2 des trois modes concurrents, exprimées en gCO2/tonne.km). Celles de la voie d'eau terrestre sont intermédiaires entre celles du rail et celles de la route.

- Train entier : 6
- Wagon isolé : 10
- Convoi fluvial poussé : 21,5
- Grand Rhénan (2500 tonnes) : 30
- Péniche de 1350 tonnes : 36
- Péniche de 850 tonnes : 39
- Péniche Freyssinet : 44
- Camion d'une charge utile supérieure à 25 tonnes : 79.

SNCF Proximité

Le chiffre d'affaires (CA) annuel du groupe SNCF a été de 30,5 milliards d'euros (MM€) en 2010. Les services de proximité en constituent aujourd'hui la première branche, ils comprennent :

- les TER (800 000 déplacements par jour et 3,5 MM€ de CA) ;
- le Transilien (2 800 000 déplacements par jour et 2,5 MM€ de CA),
- les Corail Intercités (400 000 déplacements par jour et 400 M€ de CA),
- enfin les services exploités par Kéolis (3,5 MM€), SCETA Voyageurs et Cariane,

Soit un CA total de 10,8 MM€.

A comparer aux CA de Géodis (8,9 MM€ dont 1,3 pour le fret ferroviaire), de SNCF-Voyages (7,2 MM€) et de SNCF Infra (5,2 MM€).

Actions en régions

Franche-Comté

● L'association pour la promotion des voies ferrées jurassiennes et la FNAUT Franche-Comté ont obtenu le maintien de la liaison TER Saint Claude-Oyonnax que la région Rhône-Alpes souhaitait supprimer (mais un seul aller-retour quotidien est sauvé, ce qui ne satisfait pas les voyageurs). Elles proposent que cette ligne soit dorénavant gérée par la région Franche-Comté, et que la ligne Andelot-La Cluse soit inscrite à l'inventaire du patrimoine historique.

● L'association des usagers des transports de l'agglomération bisontine (AUTAB) déplore avec amertume l'abandon, sous la pression de l'Etat, du tracé est-ouest du tramway de Besançon desservant le cœur de la Boucle et l'adoption par la Communauté d'agglomération du Grand Besançon, dans la précipitation et sans concertation avec les usagers, d'un tracé par les quais.

Nord - Pas-de-Calais

● La FNAUT Nord - Pas-de-Calais a rejoint un collectif régional de syndicats et d'associations pour dénoncer l'abandon du trafic de wagons isolés par la SNCF, et en particulier la réduction de moitié des effectifs de la gare de triage de Somain.

● L'Union des Voyageurs du Nord a condamné les agressions contre des personnels du transporteur lillois Transpole et affirme respecter le droit de retrait de ces personnels localement, là où un incident a eu lieu, mais elle a protesté contre l'annulation des services sur l'ensemble du réseau, y compris le métro (sans conducteur).

Actes du congrès de Nancy

Les actes comprennent l'analyse des lois Grenelle, du Schéma National des Infrastructures de Transport et de la réforme des collectivités territoriales, le texte de la motion, un compte-rendu détaillé des interventions de nos invités, des précisions sur les Tickets Verts et Rouges, la présentation des FNAUT régionales et réseaux thématiques de la FNAUT, enfin les exposés de Marc Debrincat, Xavier Braud et Jean Lenoir. Le document est disponible au siège de la FNAUT (chèque de 6 euros, port compris, à l'ordre de la FNAUT).

Journée d'étude de la FUB

La 13ème journée d'étude de la Fédération des Usagers de la Bicyclette aura lieu le 15 avril à Clermont-Ferrand. Au programme : le stationnement vélo à domicile, les coupures urbaines, l'intermodalité vélo-transport collectif et l'évaluation des aménagements cyclables. Informations et inscription : 03 88 75 71 90.

Pays-de-la-Loire

● La FNAUT reconnait que des progrès ont été accomplis sur les lignes TER Nantes-Pornic et Nantes - Saint-Gilles-Croix-de-Vie, mais «au prix de luttes incessantes contre les lenteurs administratives et les technocrates». Elle demande une amélioration de la vitesse des trains pour les rendre plus compétitifs face à la route.

● L'antenne de la FNAUT en Mayenne rappelle que le projet «Grand Nord» de la ville de Mayenne prévu sur les anciennes installations ferroviaires ne doit pas pénaliser la réouverture souhaitable de la ligne Laval-Mayenne.

Picardie

● Créé début 2010, le comité des usagers des bus d'Amiens-Métropole a noué des liens avec plusieurs comités de quartiers et associations d'étudiants, ainsi qu'avec les élus d'Amiens et de plusieurs communes périphériques. Il a mis au point un cahier des charges pour la gestion des arrêts des bus : emplacements, interstations, équipement, information des usagers, parkings de rabattement. Il a présenté un projet d'horaires pour les périodes de vacances scolaires.

Provence-Alpes Côte d'Azur

● Jean-Michel Pascal, représentant de la FNAUT, a participé à un débat public sur le TER à La Penne-sur-Huveaune avec Jean-Yves Petit, vice-président du conseil régional chargé des transports, et François Tejedor, responsable CGT à la SNCF.

● La FNAUT PACA, FARE Sud et la SAPN ont protesté auprès de Jean-Louis Borloo contre le maintien dans le SNIT d'un tronçon autoroutier de 20 km dans la vallée de l'Avance. Ce prolongement de l'A51 pourrait faire des Hautes-Alpes un couloir à camions vers l'Italie par les cols de Montgenèvre et de Larche.

Interrégional

● L'association pour la modernisation de la ligne Paris-Bâle a obtenu le soutien des chambres de commerce et d'industrie de Belfort, Vesoul, Chaumont et Troyes. Elle sollicite maintenant celui des autres chambres consulaires (métiers et agriculture) et des conseils généraux concernés.

L'association estime que la ligne Paris-Bâle est complémentaire de la LGV Rhin-Rhône en termes de prix du voyage et de relations intercités entre les régions Champagne-Ardenne, Franche-Comté et Alsace, et avec l'Allemagne et la Suisse. Elle réclame le prolongement des relations Paris-Belfort jusqu'à Mulhouse et Bâle, le remplacement du matériel roulant, la modernisation complète de la ligne et l'électrification de Gretz à Belfort.

Activités de la FNAUT

● Régis Bergounhou a été nommé membre de la Commission de la Médiation de la Consommation. Cet organisme est chargé d'auditer les dispositifs de médiation, de définir les règles de déontologie à mettre en place et d'élaborer une charte des bonnes pratiques de la médiation.

● Anne-Sophie Trcera a été nommée membre de la commission d'immatriculation des agences de voyages par le secrétaire d'Etat à la consommation.

● Maurice Abeille est intervenu dans une table-ronde lors d'une journée d'étude de l'ENPC sur les modes d'expression des usagers des transports.

● La FNAUT a apporté son soutien à l'association Roya-Expansion-Nature qui combat le projet de doublement du tunnel routier transfrontalier de Tende.

● Lors d'un débat organisé par le Conseil général de l'Isère, Jean Sivardière a présenté un exposé sur les idées fausses concernant le péage urbain.

● Jean Sivardière est intervenu, à Grenoble, sur «l'intensification urbaine autour des axes de transport et des gares» lors des Assises de l'Energie et du Climat des collectivités territoriales.

● Jean Lenoir et Marc Debrincat sont intervenus auprès de la DGITM au sujet des trains d'équilibre du territoire et de la politique tarifaire de la SNCF.

● Daniel Mouranche a représenté la FNAUT à une réunion du comité d'orientation du Plan Urbanisme Construction Architecture (PUCA).

● Gilles Laurent et Anne-Sophie Trcera ont participé aux réunions organisées par le ministère de l'Ecologie sur l'impact des «épisodes neigeux» sur le fonctionnement des transports terrestres et aériens.

● Jean Lenoir a participé à une commission voyageurs de l'Observatoire Energie-Environnement-Transports.

● Jean Sivardière, Jean Lenoir et Marc Debrincat ont rencontré Sophie Boissard, directrice générale de la branche Gares et Connexions de la SNCF.

● Marc Debrincat et Régis Bergounhou ont rencontré Frédéric Lefebvre, secrétaire d'Etat chargé de la consommation.

● Jean Sivardière, Jean Lenoir et Marc Debrincat ont rencontré David Azéma, directeur SNCF Stratégie et Finances.

fnaut infos- Bulletin mensuel d'information
Directeur de publication : Jean Sivardière
CPPAP n° 0913 G 88319 - Dépôt légal n°192
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°193
avril 2011
Bulletin de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports - édition nationale

Le SNIT version 2

Nous avons analysé (FNAUT Infos n°191) la première version du projet de Schéma National des Infrastructures de Transport (SNIT) présentée en juillet 2010. Une deuxième version a été publiée le 26 janvier 2011 : le «changement drastique de stratégie» n'est toujours pas au rendez-vous.

L'aéroport de Notre-Dame-des-Landes, la LGV Poitiers-Limoges et les canaux à grand gabarit sont toujours là. Les autoroutes (18 projets, plus de 1 000 km) sont plus nombreuses car les «coups partis» depuis le Grenelle de l'environnement ont été intégrés au SNIT, c'était bien la moindre des choses (seul le contournement de Tours a été éliminé). Par suite, la part de la route (en euros) passe de 4,5% à 7,8%. Mais ce nouveau chiffre n'est pas plus significatif que le précédent (voir FNAUT Infos n°191) et, pour ajouter à la confusion, les projets du Grand Paris (32 milliards) ont été retirés du SNIT.

Cette deuxième version du SNIT souffre des mêmes faiblesses que la première. Le SNIT n'affiche aucune priorité dans la réalisation des projets (toute prévision de ses impacts environnementaux et de leur conformité avec les engagements annoncés est maintenant évitée) et les financements ne sont pas garantis. Par suite, et aussi parce qu'ils sont plus facilement phasables et intéressent davantage les élus, les projets routiers se concrétiseront plus vite que les projets ferroviaires. Le financement de la LGV Tours-Bordeaux n'est toujours pas bouclé malgré tous les efforts du gouvernement.

En définitive, le SNIT, qui ne fera même pas l'objet d'un vote du Parlement, nous distrait avec de grandes visions ferroviaires. A part quelques projets très limités, les possibilités liées à la modernisation et au remaillage du réseau ferré classique sont ignorées : la réhabilitation insuffisante de ce réseau est pourtant une des causes majeures du mécontentement actuel des voyageurs.

Et pendant ce temps, la SNCF se débarrasse du trafic de wagon isolé et le gouvernement généralise discrètement, par décret du 17-01-2011, l'autorisation de circulation des camions de 44 tonnes alors que les conclusions du rapport issu du Grenelle de l'environnement n'ont pas (pourquoi ?) été rendues publiques.

Jean Sivardière

Dysfonctionnements des services ferroviaires : des causes très diverses

Le rail est indispensable à la collectivité au même titre que le transport collectif urbain. Ayant une vocation de transport de masse qui s'accentuera avec la hausse inévitable du prix du pétrole, il peut être remarquablement performant dès lors qu'il dessert des axes suffisamment peuplés. Mais ses dysfonctionnements, qui continuent à susciter la colère des voyageurs, doivent être maîtrisés. Or, malgré son apparente simplicité, le rail est un système complexe dont l'exploitation est intrinsèquement difficile. Avant de proposer des solutions efficaces à la crise actuelle, dépassant le niveau des slogans simplistes, il est nécessaire d'analyser toutes les contraintes techniques, naturelles, sociétales, institutionnelles, politiques et financières qui pèsent sur l'exploitation ferroviaire ou pénalisent directement l'exploitant.

Photo : Marc Debrincat

Depuis plusieurs années, malgré les efforts des régions pour développer le TER et, plus récemment, de RFF pour moderniser le réseau ferré, les voyageurs sont confrontés à une lente dégradation de l'offre ferroviaire, que la FNAUT a souvent dénoncée tout en avançant des propositions constructives.

Jusqu'à une date très récente, cette dégradation concernait surtout les services TER (la situation étant d'ailleurs très variable d'une région à l'autre) et Corail (TET) : trains supprimés, en retard ou surchargés ; transferts fréquents et parfois inopinés sur autocars, lents et peu appréciés des voyageurs ; correspondances non ou mal assurées ; information déficiente.

A ces dysfonctionnements répétitifs s'est superposée, fin 2010, une accumulation de perturbations conjoncturelles qui ont fortement aggravé la situation et atteint également les services TGV : événements climatiques inattendus, grèves interprofessionnelle (retraites) et locales, nombreux travaux sur les voies, attribution tardive des sillons par RFF, mise en service de la ligne du Haut-Bugey dite des Carpates en Rhône-Alpes (qui a entraîné une modification des horaires de 40% des trains TER de la région).

Les voyageurs ont réagi vigoureusement. Les associations membres de la FNAUT se sont mobilisées, en particulier en Rhône-Alpes et dans le grand bassin parisien, et la FNAUT a soutenu les actions contentieuses de plusieurs voyageurs gravement lésés par des retards de trains.

Ces réactions des usagers, en particulier ceux du TER, sont légitimes : les distances domicile-travail se sont allongées, les déplacements automobiles sont devenus plus difficiles et plus coûteux, les employeurs n'admettent plus les retards. Les usagers, dont la vie quotidienne est rythmée par leurs déplacements, ne peuvent accepter une régression des services, un positionne-

Les contraintes qui pèsent sur le rail

ment horaire inadapté des dessertes, ou des suppressions de trains à répétition.

Le rail, un mode guidé

Le rail est un mode de transport guidé, circulant en site propre intégral sauf aux passages à niveau. Il a les avantages de ces caractéristiques fondamentales (sécurité, vitesse, confort, capacité à absorber les pointes de trafic, rendement croissant avec le volume du trafic) mais aussi les rigidités et les fragilités. A l'inverse de la route, il est "unidimensionnel" : un train ne peut pas en doubler facilement un autre, sauf sur les rares lignes à 3 ou 4 voies, or les trains empruntant une même ligne ont souvent des vitesses très hétérogènes. L'exploitation des voies uniques est particulièrement délicate.

L'état des infrastructures

● Faute d'entretien suffisant, le réseau a vieilli : pannes de signalisation, ruptures de caténaires et de rails sont plus fréquentes. Bien des lignes se sont dégradées et la SNCF doit y réduire la vitesse des trains par mesure de sécurité (alors que les matériels modernes acquis par les régions sont très performants), voire y suspendre tout trafic.

● Le nombre des trains a augmenté plus vite que la capacité du réseau. De nombreux nœuds ferroviaires sont aujourd'hui engorgés ; les LGV Paris-Lyon et Atlantique sont très circulées.

● Des axes très chargés (Dijon-Lyon, Paris-Mantes la Jolie) ne bénéficient même pas de voies banalisées qui donneraient plus de souplesse d'exploitation. Les installations permanentes de contresens ne sont pas suffisamment nombreuses. La centralisation des postes d'aiguillage ne fait que commencer en France. Des points de croisement sur les voies uniques ont été supprimés, des lignes ont été mises à voie unique.

● Le maillage du réseau s'est appauvri ou est mal exploité : tout incident peut avoir un impact très grave sur le trafic faute d'itinéraire de détournement des trains.

Les contraintes naturelles et sociétales

Le rail est soumis aux perturbations climatiques (« épisodes neigeux », gel, vent), aux animaux (vaches ou sangliers) qui s'égarent sur les voies ferrées, aux chutes de feuilles mortes et d'arbres, aux incendies de talus, voire aux glissements de terrain et aux inondations.

Il est très exposé à de nombreux phénomènes de société qu'il ne peut maîtriser : actes de malveillance voire de sabotage (vols de câbles de cuivre, jets de pierres depuis les ponts, pose d'obstacles sur les voies), chutes de véhicules routiers sur les voies, agressions de contrôleurs, dégradations de matériel roulant, usage intempestif du signal d'alarme, colis suspects, suicides, manifestations de corporations mécontentes, accidents aux passages à niveau, grèves nationales à caractère politique...

La SNCF au centre d'un système complexe

La SNCF doit desservir un territoire très vaste, à la géographie, à la démographie et à l'économie très diversifiées. Ses activités relèvent soit des travaux publics (entretien du réseau), soit du commerce (TGV, Téoz, Lunéa, fret) soit du service public (trains et cars TER, Transilien, TET). Ses partenaires institutionnels sont aujourd'hui multiples : Etat, RFF, ARAF (Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires), EPSF (Etablissement Public de Sécurité Ferroviaire), collectivités territoriales (elle s'est inquiétée récemment d'un risque de dilution des responsabilités en matière de sécurité). Elle subit la concurrence d'autres exploitants (fret et bientôt voyageurs) et des autres modes (voiture, camion et avion). Le dialogue social y est traditionnellement conflictuel et compliqué par les difficultés financières récurrentes de l'entreprise. Or une grève peut avoir des conséquences pendant plusieurs semaines sur la qualité de service.

Séparation entre infrastructure et exploitation

La création de RFF en 1997 a permis de casser le monopole d'expertise ferroviaire détenu par la SNCF et de mieux évaluer les coûts d'entretien du réseau. Mais elle a introduit des coûts supplémentaires et une dispersion des compétences, et l'Etat arbitre mal les conflits entre RFF et SNCF.

● RFF rigidifie un système ferroviaire manquant déjà de souplesse : attribution des sillons très à l'avance, annulation de sillons sans concertation avec la SNCF.

● L'introduction du cadencement est une heureuse initiative de RFF, mais elle se fait "à bas coûts", sans adaptation suffisante de l'infrastructure. Il n'est pas pensable de le généraliser sans investissements (banalisation des voies, réduction de la longueur des cantons, points de croisements supplémentaires, voies de stockages dans les gares terminus). En Suisse, le cadencement est mis en place progressivement depuis vingt ans, au fur et à mesure de l'amélioration des infrastructures et des méthodes d'exploitation du réseau.

● L'organisation par RFF des nombreux travaux nécessaires sur le réseau privilégie son intérêt financier au détriment de la SNCF et des voyageurs : il s'ensuit de longues interruptions du trafic et RFF ne compense pas les pertes de recettes de la SNCF.

Incohérences de la politique des transports

Ces incohérences pénalisent le rail.

● Au niveau de l'Etat, il n'y a pratiquement aucune politique de coordination des investissements ferroviaires, routiers et aéroportuaires. Le Schéma National des Infrastructures de Transport constitue certes une première approche en ce sens, mais il est surtout une réponse aux besoins tendanciels de mobilité. On y trouve encore trop d'investissements concurrents.

● Les politiques des régions et des départements sont souvent contradictoires : les régions financent le TER mais aident aussi leurs départements à financer leurs routes ; les départements développent leurs services de cars et décident de leurs tracés et de leur tarification sans coordination avec le TER.

● Les autocaristes poussent à la création de services routiers express concurrents de services ferroviaires TER ou intercités, au risque de fragiliser ces derniers.

Concurrence déloyale entre modes

Les pouvoirs publics affaiblissent le rail face à ses concurrents.

● Le kérosène consommé par les avions est le seul carburant pétrolier non taxé. Les aéroports de province sont subventionnés par les collectivités territoriales et les CCI, de même que les compagnies aériennes à bas coûts.

● L'automobiliste ne paie, en moyenne, que 36% des coûts économiques, écologiques et sociaux qu'il génère (12% en milieu urbain).

Le rail paie seul sa sécurité (2,5 milliards d'euros par an), alors que le coût des mesures de sécurité routière est supporté par la collectivité (2,5 milliards d'euros, moins 1 milliard de recettes des amendes). Les accidents de la route coûtent environ 25 milliards en 2007 à la collectivité, dont 1 milliard à la charge de la Sécurité Sociale.

La « prime à la casse » a coûté 1,5 milliard d'euros à l'Etat : cette subvention aux automobilistes a entrainé une régression de l'usage des transports collectifs et n'a pas créé d'emplois en France (elle a surtout encouragé l'achat de petits véhicules fabriqués à l'étranger).

● Le camion est subventionné lui aussi par la collectivité, surtout en milieu urbanisé. Le décret du 17 janvier 2011 «porte la limite du poids total autorisé en charge des poids lourds de 40 à 44 tonnes, avec comme objectif de réduire le nombre des poids lourds utilisés pour le transport des pondéreux et les émissions de CO2» (sic). On renforce ainsi de 10% la compétitivité de la route par rapport au rail, et l'entretien des routes sera plus coûteux.

Politique d'économies à court terme

● Le rapport Rivier (2005) a clairement établi que la politique retenue précédemment pour la maintenance des infrastructures était la plus chère et conduisait aux moins bons résultats à long terme. Cette politique est corrigée peu à peu mais, faute de moyens financiers adéquats malgré une forte hausse des péages exigés de la SNCF, RFF continue à rechercher des économies qui limitent les performances des lignes : les gains de temps décevants sur la liaison Paris-Genève obtenus par la réouverture de la ligne du Haut-Bugey en sont une nouvelle illustration ; nos voisins suisses, qui ont apporté 100 millions d'euros à l'opération, sont déçus.

● Côté SNCF, si des réductions de personnel étaient justifiées par l'évolution technologique, l'entreprise a trop été poussée dans le passé à faire des économies à court terme qui finissent par peser sur ses performances : manque de personnel dans les gares et limitation des horaires d'ouverture des guichets ; suppressions de gares ; économies sur la formation du personnel (habilitation des conducteurs de trains aux différents engins et connaissance des différents lignes) ; entretien et nettoyage insuffisant du matériel roulant (toilettes) ; non-adaptation des locomotives fret au trafic voyageurs ; disparition progressive des réserves de personnel et de matériel roulant au mépris des règles de base de l'exploitation ferroviaire ; vieillissement du matériel.

Un financement non assuré

Enfin et c'est le point essentiel, malgré ses atouts énergétiques et environnementaux évidents, le rail n'est pas financé de manière satisfaisante.

● Le rail souffre de sous-investissement chronique. Les promesses des contrats de plan Etat-régions n'ont pas été respectées, les investissements ferroviaires ont pris un retard considérable alors que les programmes routiers étaient respectés. La privatisation des sociétés autoroutières en 2005 par le gouvernement Villepin a privé l'AFITF d'une partie de ses ressources pérennes, le rail en subit directement les conséquences aujourd'hui.

● Contrairement à ce qui a été fait en Allemagne en 1994, la dette du système ferroviaire n'a pas été apurée par l'Etat lors de la réforme Pons-Idrac de 1997 malgré les promesses. Ce désengagement amène RFF à exiger des péages élevés qui réduisent la rentabilité du TGV et par suite les capacités d'investissement de la SNCF, dont la dette réaugmente dangereusement.

Les propositions de la FNAUT

Outil à frais fixes élevés (infrastructures et exploitation) mais à rendement croissant, le rail peut fonctionner efficacement et économiquement :

- si la production des services est pilotée en fonction des besoins du public et non de ceux de l'exploitant ;
- s'il dispose d'un réseau moderne, sans points d'engorgement, et des réserves de matériel et de personnel apportant à l'exploitation la souplesse nécessaire pour faire face aux trafics de pointe, aux imprévus et aux situations dégradées ;
- si on lui fait jouer son rôle naturel d'ossature du système de transport, en favorisant la massification du trafic.

La SNCF reporte un peu trop facilement ses responsabilités sur d'autres acteurs (RFF, Etat, régions).

Inversement, il faut admettre qu'elle n'est responsable que d'environ 50% des dysfonctionnements observés, 25% étant dus à l'état des infrastructures et 25% aux perturbations extérieures : il faut donc éviter de la mettre systématiquement en accusation et de tout attendre d'elle alors qu'elle ne détient pas toutes les clés du problème. La responsabilité de la situation est collective, c'est une réaction rapide de tous les acteurs du système ferroviaire qui est indispensable.

La SNCF

● La SNCF doit réviser sa stratégie traditionnelle de repli et dynamiser ses activités non rentables (trains Corail, wagon isolé) au lieu de les élaguer après les avoir asphyxiées. La FNAUT a déjà fait de nombreuses propositions économiques sur ces sujets.

● Elle doit aussi corriger les effets pervers de sa gestion par activités étanches, en particulier le manque de polyvalence des personnels et des matériels d'où résultent des lourdeurs préjudiciables à la production. L'acheminement en taxi d'un conducteur de Lyon à Belfort lors de l'incident du train Strasbourg-Port Bou a défrayé la chronique, mais on peut citer des exemples quotidiens similaires même s'ils sont moins spectaculaires.

● Elle doit réintroduire des réserves de personnel et de matériel afin de limiter les perturbations en cas d'incident et lors des pics de trafic.

● Elle doit enfin améliorer sa qualité de service (augmenter la capacité de ses trains, améliorer son information, adapter les horaires des trains utilisés pour les déplacements domicile-travail) en écoutant davantage les doléances des voyageurs et les suggestions de leurs associations. Il est nécessaire de mettre en place, pour tous les trains, des comités de ligne ou de bassin ferroviaire, incluant systématiquement RFF.

RFF

RFF doit revoir son organisation des travaux sur le réseau et la mise en place trop systématique et trop rapide du cadencement, qui perturbe le fonctionnement de certains services régionaux.

L'Etat et les collectivités

Le rail a besoin de cadres institutionnel et concurrentiel favorables.

● La réforme des collectivités territoriales doit garantir une plus grande cohérence des choix des régions et des départements en matière de transports (coordination train-autocar).

● Les conditions de concurrence intermodales doivent être assainies. Des conditions plus loyales de concurrence dans le secteur du fret permettraient de diminuer le déficit du fret ferroviaire, qui absorbe les bénéfices du TGV, et de maintenir les services de wagon isolé, d'où une diminution des charges fixes pesant sur les services voyageurs.

Le financement

Comment fiabiliser rapidement l'exploitation tout en modernisant les infrastructures (à un rythme permettant d'éviter la fermeture de 3 à 4 000 km de lignes dégradées), le matériel roulant et les gares alors qu'il manque déjà au rail plus d'un milliard d'euros par an ?

On ne peut évidemment exiger des seuls usagers du train qu'ils financent, à travers des hausses des tarifs, un système ferroviaire à bout de souffle. D'autre part les budgets de l'Etat et des collectivités territoriales sont très contraints.

● Des économies peuvent cependant être réalisées sur les dépenses routières et aéroportuaires.

● Le versement transport des entreprises peut être étendu à tout le territoire pour financer le TER.

● Enfin et surtout, des moyens financiers nouveaux peuvent être dégagés en rapprochant la fiscalité du gazole de celle de l'essence, en taxant le kérosène consommé sur les vols intérieurs, en créant, dans l'esprit du Grenelle de l'environnement, des écoredevances sur les trafics autoroutier et aérien, à l'image de l'écoredevance poids lourds qui sera mise en place en 2013 (à condition que son produit soit bien utilisé pour développer le rail et la voie d'eau, et non la route) ou du supplément de taxe d'aménagement du territoire récemment imposé aux sociétés autoroutières pour financer les trains Corail.

Cette politique contribuerait par ailleurs à assainir les conditions de concurrence entre le rail, peu consommateur d'espace et d'énergie, et les autres modes, et à préparer un avenir où le pétrole bon marché aura disparu.

Réflexions sur la gratuité des transports urbains

La gratuité des transports collectifs urbains a déjà été évoquée dans FNAUT Infos (voir les n°151, 164, 170).

La gratuité a des effets parfois spectaculaires lors de son instauration (Aubagne, Bar-le-Duc, Castres-Mazamet, Chantilly, Châteauroux, Cluses, Compiègne, Colomiers, Gap, Issoudun, Libourne, Mayenne, Senlis, Vitré). Mais elle induit des déplacements inutiles, peut encourage l'étalement urbain (moins, bien sûr, que la sous-tarification routière) et prive de moyens financiers le système de transports au moment où il faut faire face à un afflux de clientèle et alors que les recettes fiscales des collectivités locales diminuent.

Pour la FNAUT, dès lors que des tarifications adaptées (voire la gratuité) sont offertes aux ménages à revenus faibles ou inexistants, la gratuité générale n'est qu'un thème de discours électoraliste et irresponsable : ce qui intéresse en priorité les usagers actuels, c'est la fréquence, la fiabilité, le confort et un meilleur maillage du territoire. Et ce sont d'abord ces qualités du transport public qui attirent l'automobiliste.

La gratuité n'est envisageable que sur les petits réseaux où les recettes apportées par les usagers sont faibles, et sa pérennité n'y est pas assurée.

On trouvera ci-dessous diverses réflexions sur la gratuité, publiées en avril 2010 dans Transflash, bulletin mensuel du CERTU, qui confirment le point de vue de la FNAUT.

Francis Beaucire, université Paris 1 : « il me paraît juste que l'usager d'un service prenne à sa charge une partie du côut de production, dans la mesure où tous les contribuables en financent une partie dominante. La différenciation tarifaire entre usagers permet d'appliquer une politique sociale ».

Bruno Cordier, directeur du cabinet ADETEC : « la gratuité dope la fréquentation d'un réseau. Mais elle ne peut à elle seule tenir lieu de politique des transports. A budget équivalent, il vaut souvent mieux augmenter l'offre, améliorer la qualité de service et développer la tarification sociale ».

Pierre-Henri Emangard, université du Havre : « la gratuité crée l'illusion qu'il peut exister des biens ou services qui n'ont pas de coût et peuvent être consommés sans limite. Elle peut conduire à subventionner des catégories sociales ayant des revenus très supérieurs à la moyenne. A l'avenir, la mobilité devra être payée à son coût social réel compte tenu des externalités négatives qu'elle génère ».

Bruno Faivre d'Arcier, Laboratoire d'économie des transports : « la gratuité pourquoi faire ? Une tarification calée sur le quotient familial permet d'ajuster les prix aux ressources. Si on fait en transport collectif des trajets courts auparavant effectués à pied, où est le gain environnemental ? L'automobiliste qui dépense 300 € par mois ne la quittera pas parce que le transport collectif est gratuit. S'il y a hausse de la clientèle, il faudra plus de bus, qui va payer ? Et quel serait, à long terme, l'impact de la gratuité sur la localisation de l'habitat et des activités en périphérie urbaine ? »

Des arguments identiques sont avancés par **Vincent Kaufmann**, professeur à l'EPFL de Lausanne.

Bruno Gazeau, délégué général de l'UTP : « la gratuité doit être considérée comme une aide sociale aux populations les plus démunies. A ce titre, l'UTP s'interroge sur la pertinence du financement d'une politique sociale sur le budget transport des collectivités ».

Yvette Lartigau, directrice des transports au CG 06 et à la communauté d'agglomération de Nice : « la gratuité est toujours payée par quelqu'un, elle ne correspond pas à la demande des clients, qui réclament une offre augmentée en quantité et en qualité. La gratuité implique des ressources nouvelles pour en financer les conséquences. »

Jacques Lesne, direction des services de transports du MEDDTL : « comment financer le développement d'une offre dont l'exploitation est structurellement déficitaire ? Si l'objectif est d'inciter le plus grand nombre à utiliser le transport collectif, pourquoi ne pas faire payer les modes dont on veut diminuer l'usage ? »

Pour **Marc le Tourneur**, directeur général des transports de Montpellier, le débat est surréaliste : « un enjeu majeur des prochaines décennies est de sortir de la "prison" de la voiture individuelle à énergie fossile, et on débat sur la diminution des ressources à affecter au transport collectif ! »

Dominique Mignot, INRETS : « il est bien plus efficace de jouer sur la qualité de l'offre, notamment sur le temps de déplacement, et sur les restrictions d'usage de la voiture ».

Roland Ries, maire de Strasbourg : « dans un contexte budgétaire de plus en plus contraint, la gratuité entraînerait une hausse des dépenses intenable pour les collectivités publiques. La plupart des réseaux sont proches de la saturation et ne peuvent absorber une hausse massive de la fréquentation. Plutôt que la gratuité des transports, mieux vaut adapter les tarifs aux capacités contributives des usagers pour permettre aux plus modestes de les utiliser».

BIEN DIT

- **Jean-Michel Bouat, président de la commission transports de la Communauté d'agglomération d'Albi : «le cadencement et la tarification diversifiée nous ont fait passer d'un million de voyageurs en 2007 à 2,5 millions en 2009 hors scolaires. La gratuité (adoptée à Castres) remplit les bus avec des piétons, ce n'est pas notre objectif. La gratuité donne une fausse information au public, car nous devons investir».**
- **Michel Veunac, président du syndicat mixte des transports de Bayonne : « nous préférons baisser les tarifs de 20% qu'appliquer la gratuité totale, parce qu'un service se paye et que la gratuité est un marqueur social péjoratif - si c'est gratuit, c'est pour les pauvres ».**

Le choix de Béziers

Alors que 43 % des usagers bénéficiaient de la gratuité, celle-ci ne concerne désormais plus qu'une minorité. Comme l'explique Raymond Couderc, président de l'agglomération : «Béziers est la première agglomération à avoir introduit un tarif tout public à 50 centimes, soit le plus bas de tous et qui peut même descendre encore avec le jeu des abonnements et les carnets ». Un tarif unique avec lequel on peut voyager pendant une heure, aller de Bassan à Valras, les deux communes géographiquement à l'opposé.

Objectif : en finir avec les trop grandes disparités entre les usagers, tout en maintenant des transports en commun très bon marché et augmenter la fréquentation, à hauteur de 20 %. L'agglomération avait réfléchi un temps à la gratuité totale : « nous avons contacté les communes qui le pratiquent mais sur un réseau moins fourni que le nôtre. Beaucoup d'entre elles aimeraient faire machine arrière : ce manque de recettes bloque leurs investissements ; de plus, les usagers prennent cela pour acquis et, finalement, cela ne génère que des mécontents, quand les bus sont bondés par exemple. »

Le saviez-vous ?

- **A Châteauroux, la gratuité et l'amélioration de l'offre sont intervenues à deux moments différents et expliquent chacune 50% de la hausse observée de la fréquentation.**
- **A Gand (Belgique), une baisse des tarifs de 50%, accompagnée de mesures de maîtrise de l'automobile, a provoqué une hausse du trafic de 50%, le coût de cette mesure a été compensé par la hausse des recettes.**
- **La gratuité a été instaurée à Bologne (Italie) de 1973 à 1977 et à Castellon (Espagne) de 1990 à 1997, puis abandonnée en raison de son coût.**

Un élu à deux visages

Gilles Savary, ancien vice-président de la commission Transports du Parlement Européen, est connu pour ses prises de position clairvoyantes sur le rail. Mais il est aussi vice-président PS du Conseil général de la Gironde. Dans Sud-Ouest (13-12-2010), cet ardent supporter du projet de grand contournement autoroutier de Bordeaux dénonce «le diktat anti-voitures des écologistes» en des termes dignes de Christian Gérondeau. Qu'on en juge !

« Dans notre beau département provincial, un dogmatisme anti-automobile primaire et obsessionnel, paré du vertigineux mépris d'une pensée visionnaire et post-moderne, est en train de transformer la vie de milliers de travailleurs et de familles en enfer quotidien, digne du stress parisien.

Sa stratégie - laisser s'installer la congestion, afin d'inciter à délaisser l'automobile et à venir habiter près de son lieu de travail et des services, dans l'agglomération - est totalitaire, car tous les transports collectifs du monde ne remplaceront jamais l'aspiration immémoriale de l'humanité à la liberté de circulation porte à porte.

Partout en Europe, l'enjeu écologique des transports piétine parce qu'une certaine écologie politique, radicale et dogmatique, a fossilisé le débat en terme d'anathème simpliste anti-automobile.

Faute de parvenir à un transfert modal significatif, il devient évident qu'il faut plutôt : 1) optimiser l'usage de chaque mode de transport là ou il est le plus efficace (les trafics de masse et d'accessibilité aux centres-villes pour le rail, le tram et le métro en zone urbaine, le cabotage pour les bus) ; 2) repenser les usages de l'automobile plutôt que de s'enferrer dans l'illusion de sa disparition ; 3) pousser les recherches, particulièrement prometteuses et rapides, de décarbonation de l'automobile. Un bus expérimental tout électrique circule à Los Angeles et se recharge en 6 minutes !

C'est sans doute pour avoir trop cédé au manichéisme anti-automobile que l'on ne trouve aucune mention, dans les SCOT et PLU les plus récents, de leur adaptation au véhicule électrique.

Pour inciter nos concitoyens à utiliser les transports collectifs, il faut aussi des routes non congestionnées… »

Ces propos décevants illustrent tristement la démission de bien des décideurs politiques devant l'automobile et l'étalement urbain, leurs illusions financières et technologiques, leur refus de prendre au sérieux les défis écologiques, et leurs contradictions : comment réduire les embouteillages sans imposer des contraintes à l'usage de la voiture, comme en Suisse, un pays bien connu par son totalitarisme ?

Croissance économique et autoroutes

En 2007, la route a absorbé 68% des crédits consacrés aux infrastructures de transport. Pourtant de nombreuses études socio-économiques ont mis en doute le lien, admis parmi les décideurs politiques comme une vérité de bon sens, entre infrastructures routières et développement économique local.

Déjà, en 1992, la Cour des Comptes affirmait : «la relation de cause à effet entre infrastructures routières et aménagement du territoire est toujours invoquée mais elle n'est pas clairement établie ; la fréquence de l'argumentation avant réalisation a pour contrepartie la faiblesse de la preuve quantifiée après réalisation».

Une note de Miren Lafourcade et Thierry Meyer, publiée en 2009 par le Conseil Economique pour le Développement Durable (MEEDDM), présente une synthèse intéressante sur les liens entre croissance économique et infrastructures de transport.

Les auteurs observent que la création de nouvelles autoroutes peut augmenter la productivité de l'économie grâce à la baisse des coûts de transport, à l'extension des zones de chalandise et d'approvisionnement des entreprises et à la concurrence accrue entre producteurs. Mais ils posent une question gênante : le désenclavement d'une zone fragile bénéficie-t-il à cette zone ou aux zones économiquement dominantes ? «Le développement souhaité peut se muer en désindustrialisation, les décideurs politiques sont de fervents partisans de l'investissement en infrastructure, les économistes sont nettement moins enthousiastes».

Ils s'interrogent aussi sur le rendement des investissements routiers : ce rendement diminue, jusqu'à devenir négligeable, à mesure que le réseau s'étoffe. «Les décideurs politiques fondent de grands espoirs dans les infrastructures de transport, qu'ils considèrent comme un moteur de développement économique, aussi bien dans les pays développés que dans les pays pauvres. Si les infrastructures de transport ont bel et bien un effet positif, cet effet résulte pour l'essentiel des premiers investissements qui établissent le réseau, et non des extensions et/ou des aménagements effectués à un stade plus avancé. Il est également important de noter que les politiques favorisant le transport collectif urbain semblent avoir un rendement social marginal net bien plus élevé (40 fois plus aux USA) que les infrastructures routières».

http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/09-2.pdf

Bien dit

Yves Crozet, professeur d'économie à l'université Lyon 2 et directeur du laboratoire d'économie des transports (LET)

«Les économistes expliquent depuis longtemps que les infrastructures de transport ont surtout pour objet de "déménager le territoire". Elles n'homogénéisent pas les territoires mais renforcent les pôles. Elles réorganisent la répartition géographique des activités mais ne les créent pas.

Dans les zones rurales, les infrastructures et toute amélioration d'un service de transport, y compris ferroviaire, ont des effets ambivalents. L'amélioration des routes et autoroutes va attirer ou maintenir des habitants dans les villages. Mais il n'en va pas de même pour l'emploi. Si la localisation des ménages se diffuse grâce aux infrastructures, celle des entreprises se concentre sur les grands axes et les pôles régionaux.

Il faut donc éviter tout fétichisme de l'infrastructure. Si on présente une infrastructure comme la baguette magique qui va dynamiser les territoires, on prend ses désirs pour des réalités. Les infrastructures ne créent pas d'emploi par elles-mêmes mais changent la position relative des territoires pour attirer les entreprises et les ménages.

- La création d'une LGV dégage de la capacité sur les voies anciennes, notamment pour le fret. Mais si cela suffisait à dynamiser le fret ferroviaire, cela se saurait. C'est une autre forme de fétichisme de croire que la question de l'infrastructure est première alors que dans le ferroviaire en général, c'est l'organisation des exploitants qui est en cause. Et c'est de cela dont il faut parler pour comprendre pourquoi le fret ferroviaire en France a chuté de plus de 20% au cours des 10 dernières années alors qu'il a progressé de plus de 50% en Allemagne, pratiquement sans infrastructures nouvelles.
- Ce n'est pas dans le champ des TGV que nous avons le plus besoin de concurrence dans le ferroviaire mais dans celui des TER où elle pourrait apporter, comme on l'a vu dans plusieurs pays européens, une nette amélioration du rapport qualité de service sur coût pour la collectivité.

Du fait de la complexité de la mise en place et de la gestion d'une offre TGV et du réel savoir-faire de la SNCF dans ce domaine, notamment avec son système de réservation, il est peu probable que de nombreux concurrents se présentent dans les années à venir. Il y a aura quelques opérations de communication commerciale, mais le paysage de la grande vitesse ferroviaire est durablement stable en France.»

Carnet du voyageur

Signalétique SNCF

La gare de Folligny vient d'être modernisée : quais rehaussés, nouvelle signalétique. Mais le nom de la gare est écrit en tout petits caractères, à peine lisibles de jour et invisibles de nuit. Il en est de même dans la plupart des gares de la ligne Paris-Granville sauf à Argentan, où le nom de la gare s'écrit en gros caractères bleus, sur des panneaux éclairés, les mêmes qu'on trouvait il y a 40 ans dans toutes les gares, et qui ont presque partout disparu. Et pour une fois, pas besoin de chercher en Suisse la référence : la RATP sait faire, on le vérifie en gare de Massy-Verrières. Les panneaux à peine lisibles et non éclairés des quais SNCF y font pâle figure à côté de ceux des quais RATP, où le nom de la station figure en gros caractères sur des panneaux éclairés la nuit.

Jean-Marie Tisseuil, 75017 Paris

Au service de la SNCF

En correspondance en gare TGV de Valence, je constate qu'une barrière métallique interdit l'accès de l'escalier reliant directement le quai TER au quai TGV, imposant aux voyageurs un long détour par le hall. «C'est un escalier de service» me dit l'agent présent sur le quai. La SNCF veut-elle «filtrer» plus facilement les passagers du TGV en les obligeant à passer par l'accès principal ?

Au relais H, je feuillette une revue ferroviaire. J'apprends que la SNCF impose depuis le 1er juillet aux usagers de l'unique relation quotidienne subsistant entre Clermont et Béziers une nouvelle rupture de charge à Neussargues (après celle créée à Clermont-Ferrand depuis la suppression en décembre 2007 du train «Aubrac» Paris-Béziers). Motif invoqué : économiser le coût d'un changement de locomotive à Neussargues. Nouvelle étape dans le processus organisé d'abandon de la ligne des Causses ? Une certitude en tout cas : à Neussargues comme à Valence, c'est l'usager qui est au service de la SNCF...

Jean-Marie Tisseuil, 75017 Paris

Transparence ?

Lors d'un voyage Paris-Nice en novembre dernier, notre TGV fait de la marche au pas à plusieurs reprises sur la LGV, probablement suite à des incidents techniques, puis il est ralenti par des travaux de voies entre Marseille et Toulon. Le retard atteint juste 30 mn. Les contrôleurs ne donnent une explication qu'à l'arrivée à Nice : «retard pour cause partielle de travaux». Rien n'est dit sur un éventuel dédommagement.

Sur un Lyon-Paris, fin août, le TGV quitte Perrache à l'heure, mais stationne 20 mn à Part-Dieu pour cause de «TGV incomplètement équipé». Devant cette annonce énigmatique, je demande un éclaircissement au contrôleur qui me répond fort aimablement : «c'est une explication fourre-tout pour indiquer l'absence de contrôleur, d'approvisionnement du bar,…» Puis, après une légère pause, il me précise avec franchise : «aujourd'hui, il manquait le conducteur au départ de Part-Dieu». A l'arrivée, toujours avec un retard de 20 mn, un autre contrôleur excuse le retard «pour cause de difficultés de circulation sur la ligne à grande vitesse», ce qui est à l'évidence, non la cause, mais la conséquence du retard au départ !

L'écart reste très important entre la transparence officiellement voulue par la SNCF et la réalité du terrain, et pas seulement en matière tarifaire…

Jean Lenoir, FNAUT Paris

Information ou publicité

A Nantes, le 16 septembre, je cherche le guide «Intercités». Aucune place n'apparaît réservée pour la collection TGV, Téoz,… sur les présentoirs, qui, par contre, mettent à disposition toute la nouvelle collection des dépliants «services TGV». A Dijon, par contre, le 19 septembre, les deux collections étaient bien mises en évidence. Or les nouveaux dépliants ne donnent que des informations limitées : les conditions d'échanges de billets ne sont évoquées qu'à travers la gamme «Pro». Le voyageur mal informé en déduit qu'il vaut mieux acheter des billets «Pro»… plus chers ! S'il est normal que la SNCF fasse de la publicité, on est simultanément en droit d'attendre d'elle une information simple, complète et accessible à tous. A quand, comme édité jusqu'en 2006, un seul guide papier modernisé et complété : «comment voyager sur le réseau SNCF ?» Et à quand une publicité «nos services SNCF» qui cesse de toujours favoriser le TGV : présentés en gros titre comme des «services TGV», le transport des bagages, la location de voiture,… sont utiles même à ceux qui voyagent en TER.

Jean Lenoir, FNAUT Paris

Transfert sur route

Pendant la grève d'octobre 2010, les trains Caen-Rouen ont tous été transférés sur route. De Brionne à Rouen, la durée du trajet est passée de 40mn à 1h45 au minimum. Certains élus se sont offusqués de la «prise en otages» des usagers par les grévistes, mais les mêmes élus veulent que cette situation dure toute l'année, grâce à un transfert permanent sur route ! Ils se moquent de l'intérêt des usagers, sur lequels ils versent une larme lors des grèves pour des raisons purement politiciennes.

Xavier Braud, 27 Brionne

La FNAUT et les écologistes

La FNAUT est souvent amenée à rappeler sa stricte indépendance vis-à-vis des partis politiques. Cette indépendance concerne aussi Europe Ecologie-Les Verts, dont les positions, globalement conformes à nos thèses, sont cependant parfois criticables.

Nous ne partageons pas l'hostilité de principe à l'égard de l'extension du réseau à grande vitesse manifestée de plus en plus ouvertement par de nombreux élus EELV, qui évoquent inévitablement «l'aménagement de la ligne existante» et ressassent des arguments à l'emporte-pièce : la consommation du train augmente exponentiellement avec la vitesse (alors qu'un TGV consomme moins qu'un train Corail), on ne gagnerait qu'une demi-heure entre Bordeaux et Toulouse (une heure en réalité),... Il est certain que les collectivités territoriales n'ont pas vocation à financer les LGV mais, si elles refusent, les LGV ne peuvent être réalisées malgré leur intérêt indéniable pour la collectivité : les régions peuvent économiser sur les travaux routiers.

Nous avons critiqué le passe Navigo francilien à tarif unique proposé par l'UMP lors des dernières élections régionales (FNAUT Infos n°182). Cette fausse bonne idée a été reprise par les Verts et imposée au PS. Mais le tarif unique mensuel à 65 € prévu pour la mi-2012 a du plomb dans l'aile. Selon le rapport du cabinet Mensia, la mesure coûterait 550 millions d'euros par an au STIF : il faudrait porter ce tarif unique à 79 € au moins pour maintenir l'équilibre budgétaire. Et 1,4 million de voyageurs seraient pénalisés, la facture augmentant de 227 € en moyenne par an pour 1,25 million de voyageurs habitant Paris ou la petite couronne, et de 338 € pour les 162 000 abonnés à des trajets de banlieue à banlieue. Seuls 310 000 voyageurs des zones 5 et 6 allant à Paris chaque jour feraient une économie de 252 € par an.

Troisième sujet de divergence avec les élus EELV : le péage urbain. Lors de l'examen de la loi Grenelle 2, les parlementaires Verts ont voté contre l'autorisation d'expérimenter le péage urbain dans les agglomérations de plus de 300 000 habitants. La députée Martine Billard (ex-Verts) a repris les poncifs classiques : «les pauvres prendront les transports collectifs, les riches continueront à circuler en voiture, on veut rétablir l'octroi». Plus sérieux, le député François de Rugy a souligné un risque qui mérite examen : «le péage de zone induira le déplacement d'un certain nombre d'activités économiques à l'extérieur et donc une accélération de l'étalement urbain».

Permis à points

Punition :

- 8 points aux députés de Saône-et-Loire Arnaud Montebourg (PS) et Gérard Voisin (UMP), qui ont voté les lois Grenelle de l'environnement : ils veulent utiliser le produit de la future écotaxe poids lourds, qui sera instaurée en 2013, pour financer la Route Centre Europe Atlantique, alors que la VFCEA (FNAUT Infos n°179) constitue une alternative. Si on affectait le produit de l'écotaxe à des projets routiers particuliers (et non à l'AFITF comme l'exige la loi Grenelle 2), ce serait la porte ouverte à toutes les dérives.

La FNAUT : fantomatique, parisienne, irresponsable

Victor Pachon, animateur de la CADE, coordination des associations environnementalistes Pays Basque-sud des Landes, qualifie aimablement la FNAUT « d'association fantomatique qui n'est qu'une coquille vide bureaucratique » (www.reporterre.net).

Suite à une action contentieuse de la FNAUT, couronnée de succès, pour sauvegarder l'emprise de la ligne ardéchoise Le Pouzin-Privas, certains élus ont réagi avec finesse. François Veyreinc, président UMP de la communauté de communes de Privas, nous traite de « martiens irresponsables, qui affichent une méconnaissance totale de la réalité locale, notre absence de bon sens est effarante car cette ligne ne peut plus être exploitée ». Quant à Hervé Saulignac, conseiller général et régional PS de Privas, il estime que la FNAUT est « une association parisienne » ; il ajoute avec mépris : « ces gens-là veulent faire le bonheur des autres malgré eux ». Il ignore sans doute que la réouverture de la ligne a été inscrite au schéma régional des transports de la région Rhône-Alpes, par des parisiens sans doute.

Des Amis pas très amicaux

Selon les Amis de la Terre des Landes, « face à l'urgence écologique et sociale, le président de la FNAUT défend le gaspillage de l'argent public pour le TGV, ce Concorde du rail ; cet aveuglement de technocrate qui décide à la place des citoyens est affligeant. L'étude Mathieu-Pavaux sur la concurrence avion-TGV (FNAUT Infos n°120) est ridicule et d'une prétention grotesque ». A l'appui de leurs critiques de la FNAUT, ces aimables «écologistes» citent Pierre Samuel, mathématicien de premier plan et ancien président national des Amis de la Terre : ils ignorent que, dans les années 1970, Pierre Samuel avait défendu énergiquement le projet de LGV Paris-Lyon contre les opposants au « Concorde du rail ».

BIEN DIT

● **Pascal Bironneau**, conseiller général PS des Deux-Sèvres : « les modèles utilisés par les décideurs ne savent que prolonger les tendances actuelles. Or, à l'horizon de 20 à 30 ans, le raisonnement "toutes choses égales par ailleurs" est plus qu'une erreur technique, c'est une faute contre la démocratie. Il donne à croire que notre société s'inscrira dans la stricte continuité des tendances passées. Il enferme le raisonnement dans un cadre artificiellement figé ».

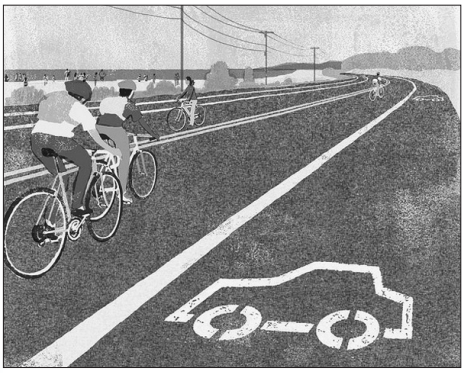
MAL DIT

● **François Bordry**, président du Comité des usagers du réseau routier national, se lamente : « la hausse de la taxe d'aménagement du territoire imposée aux sociétés autoroutières est un prélèvement sur le dos des automobilistes pour financer des investissements qui n'ont rien à voir avec les autoroutes ». Voilà un automobiliste qui n'a rien compris au Grenelle de l'environnement.

BETISIER

● **Jean-Paul Denanot**, président PS du conseil régional du Limousin : « il faut construire la LGV Poitiers-Limoges, on est trop secoué dans le train Téoz Paris-Limoges, c'est inacceptable ».

● **Pascal Clément**, député UMP de la Loire : « le développement économique de la Loire et le bonheur de ses habitants passe par la réalisation de l'A45 ». Un élu très naïf !



Querelle italienne

La future concurrence ferroviaire public (Trenitalia)-privé (Nuovo Trasporto Viaggiatori) ne va pas sans quelques querelles. M. Montezemolo, président de NTV, s'est plaint récemment d'être arrivé avec une heure de retard à la gare de Padoue à bord d'un TGV Trenitalia. L'opérateur national a répliqué que les tests des futures rames NTV perturbaient le trafic.

Intermodularité

On connaissait déjà la multimodalité, l'intermodalité, la comodalité, l'optimodalité (Dominique Perben). Jean Puech, ancien sénateur UMP de l'Aveyron aujourd'hui membre de l'ARAF, plaide pour l'intermodularité.

Brèves

Bêtisier espagnol

En Espagne aussi, on fait n'importe quoi... Il y aura 5 gares exurbanisées sur la LGV Madrid-Valence-Albacete.

Une liaison aérienne Madrid-Barcelone a été annoncée au prix de 19 €, subventionnée par le gouvernement catalan, elle concurrencera l'AVE (TGV espagnol).

Ile-de-France

Depuis la création du RER au début des années 1970, les seuls investissements importants de transport collectif en Ile-de-France ont été la ligne 14 (1998), le RER E (1999) et quelques prolongements de lignes de métro ; 21 millions de déplacements quotidiens s'y font en voiture, 7 en transport collectif.

En Suisse aussi...

Le Conseil fédéral suisse prévoit de réduire les subventions accordées aux transports publics dès 2012 : d'après l'association Transports et Environnement, «160 lignes de cars postaux sont menacées de disparition ; les enfants et les personnes âgées et handicapées seraient les premiers pénalisés, ainsi que les touristes, skieurs et randonneurs». Le Jura pourrait perdre le tiers de ses lignes.

Dernière minute

● La FNAUT vient de proposer au chef de l'Etat la construction d'un canal Saône-Atlantique, aussi important pour notre pays que le canal de Panama pour la planète car susceptible de révolutionner la géographie économique française.

Le projet consiste tout simplement (mais personne n'y avait pensé avant la FNAUT) à réorienter feu le canal Rhin-Rhône pour relier l'Atlantique à l'axe Saône-Rhône et constituer le premier maillon de l'axe fluvial La Rochelle-Mer Noire. Son nom de baptême - Blueline - a été choisi pour évoquer irrésistiblement les grands espaces auvergnats.

Les milieux économiques ont réagi très favorablement à cette proposition déjà été approuvée par le Ministre des Transports, qui devrait mobiliser rapidement les nombreux élus en manque de grand projet inutile : «le Massif Central doit être désenclavé, il a droit à la voie d'eau à grand gabarit».

● Dominique Bussereau, alors secrétaire d'Etat aux transports, s'était montré très attentif à la sécurité aux passages à niveau (PN), au point d'imposer une suppression systématique des PN lors d'éventuelles réouvertures de lignes, ce qui a bloqué plusieurs projets intéressants. D'après une source bien informée, le député s'apprête aujourd'hui à déposer une proposition de loi imposant aux conducteurs de trains de respecter la priorité à droite aux PN.

Actions en régions

Alsace

● L'association Piétons 67 a fini par obtenir la piétonnisation de la place du Château à Strasbourg : la cathédrale ne sera plus agressée par la pollution automobile. Elle est favorable à la généralisation des zone 30, sauf les voies structurantes où la vitesse resterait limitée à 50 km/h, et s'inquiète de la présence des voitures et des cyclistes sur les trottoirs.

Bourgogne

● La FNAUT Bourgogne a demandé à la SNCF l'inscription de deux critères complémentaires de certification des lignes TER : l'un sur le taux de contrôle dans les TER, l'autre sur l'information en cas de situation perturbée inopinée dans les gares et dans les trains. Ces deux critères supplémentaires sont en cours d'élaboration avec les associations et seront inscrits dans le Recueil des Engagements de Service de 2011/2012.

● La FNAUT Bourgogne demande que la modernisation de la ligne Chagny-Nevers (VFCEA) soit inscrite au SNIT.

Centre

● Tout en soutenant le projet de tramway de Tours, la FNAUT région Centre demande que des améliorations significatives soient apportées au tracé et notamment : la réalisation d'un site propre intégral, seule garantie d'un service de qualité pour les usagers, la réservation d'une voie cyclable double sens sur le Pont Wilson, et la préservation de la zone arborée du Sanitas. Elle rappelle que le tram-train ne doit pas être oppposé au tramway : il ne peut être qu'une étape ultérieure du tramway, à la condition impérative que des emprises soient réservées dès aujourd'hui pour connecter en des points dédiés voies SNCF et lignes de tram urbain.

Franche-Comté

● L'AUTAU a présenté ses propositions pour la rénovation de la gare de Belfort : création d'une place piétonne, d'une vélostation et d'une gare routière ; meilleure accessibilité pour les piétons, personnes à mobilté réduite, cyclistes et taxis ; facilités de correspondances avec les bus et les cars ; implantation de petits commerces et services de dépannage (poste, pharmacie, pressing-minute, ...).

Pays de la Loire

● L'ACIPA a réagi à l'attribution du titre de "capitale verte de l'Europe" à Nantes-Métropole (FNAUT Infos n°191) : «une capitale verte saccage-t-elle 2 000 hectares d'espace agricole périurbain ?» Selon l'ACIPA, l'échange du CO_2 émis par les avions sur le marché européen du carbone n'est qu'une manière de cacher le problème.

Rhône-Alpes

● L'association Lyon Métro-Transports Publics apprécie le principe du projet Atoubus du SYTRAL mais réclame un certain nombre d'adaptations de bon sens permettant une bonne lisibilité du réseau et renforçant son maillage, un traitement des arrêts bus (confort, information, annonce du prochain bus) et une meilleure information sonore dans les bus. Elle demande que la restructuration du réseau s'appuie davantage sur les polarités définies dans le SCOT.

● Constatant que 10% environ des plaques minéralogiques des voitures sont en mauvais état et difficilement lisibles, ce qui permet aux automobilistes d'échapper aux contrôles de vitesse, l'association lyonnaise Les Droits du Piéton a alerté le préfet du Rhône et la Direction de la Circulation et de la Sécurité Routières.

● Le CODUTREBC, l'ADUT, l'ARDSL, l'ADTC-Savoie, Sauvons le Tonkin et l'Association européenne pour le développement du transport ferroviaire ont demandé au Conseil général de Savoie de rééquilibrer les crédits prévus pour les infrastructures de transport en vue des Jeux olympiques de 2018. Actuellement 121 millions d'euros sont réservés pour les routes et 10 seulement pour le rail, en contradiction avec le dossier de candidature présenté par Annecy - Mont-Blanc, alors qu'il faudrait doubler la ligne Annecy - Aix-les-Bains, moderniser Annecy - Annemasse/Saint-Gervais et Saint-Gervais - Vallorcine et rouvrir Evian - Saint-Gingolph.

Interrégional

● L'association pour la promotion de la ligne Nantes-La Rochelle-Bordeaux (APNB) réclame le rétablissement d'une 4ème relation quotidienne supprimée en 2004 et du train de nuit Nantes-Nice. Elle rappelle que les départements traversés par la ligne sont en essor démographique, que la ligne relie deux agglomérations de 600 000 et 750 000 habitants respectivement et dessert les 200 000 habitants de La Rochelle-Rochefort, qu'elle est utilisée par deux millions de voyageurs par an, qu'un aller-retour Bordeaux-Nantes ou vice-versa est impossible dans la journée, et qu'il fallait 3h47 pour relier Nantes à Bordeaux en 1973 contre 4h04 aujourd'hui, soit une vitesse commerciale de 94 km/h seulement, alors qu'une relation en 3h30 est possible. L'association s'inquiète de l'état de la voie, en particulier entre La Roche-sur-Yon et La Rochelle, et réclame l'introduction d'un matériel moderne, les locomotives diesel étant en fin de vie.

Activités de la FNAUT

● Jean Sivardière, Jean Lenoir, Jean-Marie Tisseuil et François Jeannin ont été reçus par Thierry Mariani, nouveau secrétaire d'Etat aux Transports, et Michel Aymeric, son directeur de cabinet. L'entretien a porté principalement sur le financement du rail et des transports urbains, et sur la concurrence train-autocar.

● Jean Lenoir a participé à une réunion de concertation sur le SNIT organisée par le ministère de l'Ecologie.

● C'est dorénavant Jean-Marie Tisseuil qui représente la FNAUT auprès de la Fédération Européenne des Voyageurs.

● Maurice Abeille et Jean-François Hogu participent aux "Ateliers de la gare" organisés par la branche Gares et Connexions de la SNCF.

● Jean Sivardière est intervenu lors du séminaire REPERE du MEDDTL sur la recherche et la société civile.

● Jean Lenoir et Marc Pélissier ont rencontré, à sa demande, le constructeur ferroviaire Bombardier.

● Jean Lenoir a rencontré le sénateur Louis Nègre à propos du renouvellement du matériel Corail.

● Jean Lenoir et Marc Debrincat ont rencontré Agnès Ogier, directrice du marketing de SNCF-Voyages.

● Jean Sivardière et Jean-Bernard Lemoine ont rencontré Christian Monteil, président UMP du Conseil général de Haute Savoie, au sujet des dessertes par autocar concurrentes du train et des travaux routiers prévus pour les jeux olympiques d'hiver de 2018.

Secrétariat de la FNAUT

Catherine Quié, secrétaire de la FNAUT, est partie en retraite après avoir travaillé pendant vingt ans avec un dévouement exemplaire au service de notre fédération. Lucy Trouillard, ancienne secrétaire du Groupement pour l'Insertion des personnes Handicapées Physiques (GIHP), lui succède.

Journée de formation

La journée de formation 2011 de la FNAUT aura lieu à Paris le samedi 14 mai. Elle aura pour thème les plans air-énergie-climat, les plans urbanisme-habitat-transport et les plans transports (PDU, schémas régionaux d'infrastructures).

fnaut infos- Bulletin mensuel d'information
Directeur de publication : Jean Sivardière
CPPAP n° 0913 G 88319 - Dépôt légal n°193
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°194
mai 2011
Bulletin de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports - édition nationale

Un succès à méditer

Après des années de travail acharné, la FNAUT Lorraine a obtenu satisfaction : la gare lorraine du TGV Est, stupidement positionnée à Louvigny, en pleine nature, sans connexion possible avec le TER, sera remplacée par une gare nouvelle implantée à Vandières, accessible par TER depuis toutes les villes lorraines : le Conseil d'Etat a enfin donné son feu vert à ce projet soutenu par le Conseil régional, au grand dam de Philippe Leroy, président UMP du Conseil général de Moselle, qui continue à dénoncer « un gaspillage d'argent public » (dont il est l'un des principaux responsables) et même «une folie», et affirme que Louvigny pourra accueillir prochainement «du fret ferroviaire express et aérien» !

Après l'abandon de la rocade nord de Grenoble et du contournement autoroutier de Tours, l'échec technique confirmé du TVR à Nancy et Caen, la réouverture prochaine des lignes Belfort-Delle et Avignon-Carpentras, l'intégration de la « virgule de Sablé » au projet de ligne à grande vitesse Le Mans-Rennes (une idée astucieuse de la FNAUT Pays de la Loire), ou encore l'adoption du tramway à Tours après des années d'ignorance par la municipalité, il faut bien poser la question : « qui avait raison...? » et espérer que les décideurs politiques de droite et de gauche, après avoir médité sur la pertinence de ses choix, prendront plus au sérieux, à l'avenir, les recommandations de la FNAUT.

Nous attendons donc aujourd'hui - pour ne prendre que quelques exemples - que Jean-Marc Ayrault, député-maire de Nantes, et les autres grands élus PS de l'Ouest annoncent qu'ils retirent leur soutien financier au projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes (et se montrent un peu moins méprisants à l'égard des opposants, voir page 3), que l'Etat réexamine le projet de canal Seine-Nord et que les élus PS du Limousin fassent de même pour le projet de LGV Poitiers-Limoges, ceux de la Réunion (UMP et PS) pour le projet de nouvelle route littorale (voir page 4) et ceux de Rhône-Alpes pour l'A45 et le COL, et que le maire UMP de Toulon, Hubert Falco, reconnaisse enfin que le tramway, et non le bus même à haute qualité de service, est la bonne solution pour venir à bout de la congestion routière de sa ville, qui a pris vingt ans de retard.

Jean Sivardière

Les déplacements des seniors : réduire la dépendance automobile

Le vieillissement de la population française s'accentue, mais il n'a manifestement pas encore été sérieusement pris en compte dans la politique des transports et de l'aménagement urbain. Le droit au transport doit être garanti à la population âgée qui n'a plus la possibilité de se déplacer en voiture, ce qui exige un vigoureux effort de développement et d'adaptation des transports collectifs. La mise en œuvre de la loi handicap (FNAUT Infos n°181) est particulièrement importante. Toutes les initiatives prises en matière d'accessibilité de l'espace public et des transports collectifs bénéficieront aussi aux seniors, aux femmes enceintes, aux personnes se déplaçant avec de jeunes enfants ou de grosses valises : c'est toute la population qui est concernée.

Photo : Marc Debrincat

Les seniors aujourd'hui et demain

Selon l'INSEE, les plus de 60 ans sont aujourd'hui 14,4 millions en France, soit 22% de la population : 10 millions ont moins de 75 ans. Les 75-85 ans sont plus nombreux que les collégiens. Les plus de 60 ans seront 22,3 millions en 2050, soit 33% de la population, du fait notamment de l'allongement de l'espérance de vie (77,8 ans pour les hommes et 84,5 ans pour les femmes). Entre 85 et 90 ans, 85% des seniors vivent encore à leur domicile et 40% sont encore en bonne ou assez bonne forme physique.

Les plus de 60 ans se déplacent plus aujourd'hui qu'autrefois (loisirs de proximité et tourisme). Cependant, d'après une étude du CERTU, ils se déplacent moins que les plus jeunes : 3,1 déplacements par jour pour les hommes et 2,2 pour les femmes, la moyenne sur la population étant de 3,87.

Les seniors actuels sont très divers. Les jeunes retraités sont nombreux à être motorisés de longue date. La plupart d'entre eux ont grandi avec l'automobile et ne se préparent pas psychologiquement à lâcher un jour le volant, ils ne connaissent pas le monde du transport collectif. Mais, inévitablement, le taux de motorisation diminue quand l'âge augmente : seuls 40% des 65-69 ans, 30% des 70-74 ans, 25% des 75-79 ans et 16% des 80-99 ans conduisent encore.

Il faut donc faciliter le report des seniors sur les modes alternatifs à l'automobile - marche, vélo, tricycle, transport collectif - en rendant ces modes plus attractifs, de telle sorte que le renoncement au volant ne soit plus vécu, selon la psychosociologue Catherine Espinasse, comme «une mort sociale». Une vie est possible entre «le volant et l'hospice» (FNAUT Infos n°146).

Dans vingt ans, les seniors seront sans doute différents de ceux d'aujourd'hui :

Les déplacements des seniors

les plus jeunes d'entre eux seront moins "accros" à la voiture, plus sensibles aux risques environnementaux. Leur pouvoir d'achat aura peut-être diminué. Leur demande de transport collectif sera plus forte en quantité et en qualité.

Pour en savoir plus, voir la remarquable étude de Sandrine Garnier sur la mobilité des seniors (www.gart.org).

Repenser l'espace public

Le territoire de vie des seniors les plus âgés a un rayon qui n'excède pas 500 m. Il est donc particulièrement important de faciliter leurs déplacements quotidiens de proximité. L'espace public urbain doit être réaménagé pour leur permettre d'aller et venir plus facilement et en sécurité, et de conserver leurs liens sociaux. Il doit redevenir un lieu de socialisation, de rencontre.

Il faut libérer, voire élargir, les trottoirs, généralement trop étroits et encombrés, pour faciliter le passage des fauteuils roulants et des déambulateurs (FNAUT Infos n°181), et multiplier les points de repos pour les piétons âgés.

Les zones de circulation apaisée (zones 30, zones de rencontre) doivent être développées : en 2006, 51% des piétons tués lors d'un accident avaient plus de 65 ans (les accidents dont les seniors sont victimes sont souvent mortels).

Un transport de proximité adapté et plus convivial

Venons-en aux déplacements à plus longue distance des seniors, encore motorisés ou captifs du transport collectif pour des raisons physiques ou financières. La structure des réseaux doit tenir compte de leurs besoins. Il faut leur offrir un service de transport proche de leur domicile. Cette exigence est évidemment plus facile à satisfaire en milieu urbain dense que dans les zones périurbaines et surtout rurales, où des formes nouvelles de transport collectif peuvent cependant être mises en place : taxi, taxi collectif et transport à la demande.

Notons que les établissements pour personnes âgées doivent être desservis par les transports collectifs : 25% d'entre eux ne le sont pas actuellement.

L'accessibilité au véhicule de transport est un paramètre crucial. Beaucoup d'efforts ont été faits sur les bus et tramways, l'introduction du plancher bas et du quai haut est une réussite qu'il convient de généraliser. Le point noir, c'est le car : arrêt non surélevé, plancher haut, couloir étroit. Il faut aussi sécuriser les cheminements entre habitat et arrêts des transports urbains ou cars, et rendre ces derniers plus confortables.

Les opérateurs de transports collectifs doivent adapter leur offre à une clientèle vieillissante en la rendant plus conviviale, d'autant plus que beaucoup de jeunes retraités ne connaissent pas les transports publics.

Quand on vieillit, on marche plus difficilement, on entend et on voit moins bien (et il faut des mois pour obtenir un rendez-vous chez un ophtalmologiste), on s'inquiète facilement et on a besoin d'être rassuré car on craint d'avoir mal compris les explications du guichetier, d'affronter le bruit et la bousculade, ou de prendre la mauvaise direction lors d'un déplacement occasionnel.

A l'évidence, de gros progrès restent à faire en matière d'information écrite (les panneaux d'affichage sont souvent noyés dans la publicité ou, aux arrêts de bus, placés au-dessus des bancs), de signalétique (les caractères utilisés sont bien trop petits, et le contraste des écrans d'information est insuffisant). L'affichage de l'heure du prochain passage du bus, du car ou du train doit être systématisé. Les cheminements lors des correspondances dans les stations de métro et les centres d'échanges sont souvent peu lisibles, l'espace est encombré, les escalators souvent en panne. Si deux lignes de bus sont en correspondance, il n'est pas rare que les arrêts soient éloignés.

Celui qui hésite devant un automate de vente ne peut compter que sur l'aide des autres voyageurs, à moins que ceux-ci ne manifestent leur agacement vis-à-vis d'un inadapté qui leur fait perdre du temps. La suppression des guichetiers dans de nombreuses stations du métro parisien, y compris touristiques, est absurde : on voit des usagers, souvent âgés, ne pas arriver à utiliser le distributeur automatique, alors qu'un agent de la RATP reste inoccupé à quelques mètres de là.

Les seniors ont besoin de confort (la conduite des chauffeurs de bus est souvent brutale) et de simplicité. Uniformiser les horaires est nécessaire car les pointes hebdomadaires ou annuelles de trafic tendent à s'atténuer, la notion de période scolaire est moins pertinente, du moins en ville.

Le sentiment d'insécurité dissuade fortement les seniors d'utiliser les transports collectifs. La vidéo-surveillance et le passage de policiers ne rassurent pas vraiment : une présence étoffée d'agents du transporteur sur le terrain est indispensable, les locaux et véhicules doivent être bien éclairés et propres.

Enfin la gratuité du transport urbain, souvent accordée aux seniors alors qu'une part importante d'entre eux dispose aujourd'hui de revenus élevés, doit être abandonnée au profit d'une tarification indexée sur les revenus.

Les seniors et le train

Les seniors ont moins d'exigences que les plus jeunes en matière de vitesse, le succès des TGV Paris-Nice (6h de trajet) en est une preuve. Si la SNCF n'incitait pas systématiquement les voyageurs à passer par Paris en utilisant le TGV, les trains Corail assurant des relations transversales telles que Bordeaux-Lyon ou Clermont-Marseille seraient bien plus utilisés qu'aujourd'hui, ce qui éviterait aux seniors des correspondances pénibles à Paris et leur ferait faire des économies.

«Tout se complique», disent bien des personnes âgées que la complexité des tarifs et des horaires tend à embrouiller et à décourager, «on a toujours peur de se tromper».

Plus encore, en effet, que ceux des transports urbains ou départementaux, les horaires des trains sont très compliqués, et la SNCF fait peu d'efforts pour en simplifier la présentation : ses fiches horaires sont illisibles. Le cadencement des TER constitue par contre un réel progrès. Quand à la complexité décourageante des tarifs du TGV, elle exaspère l'ensemble de la clientèle et pas seulement les seniors.

L'utilisation des nouvelles technologies, que toutes les personnes âgées ne maîtrisent pas, est discriminatoire si, par exemple, certaines offres commerciales ne sont disponibles que sur internet et si la SNCF, pensant à tort que le voyageur âgé a les mêmes capacités qu'un jeune diplômé, veut systématiser la dématérialisation des billets.

Les seniors ont besoin de tranquillité (de vraies salles d'attente dans les gares alors que la SNCF n'offre trop souvent aux voyageurs que quelques sièges dans les courants d'air, ou encore de voitures silence, même en seconde classe) et de confort (les consignes sont rares dans les gares, et d'un prix prohibitif pour les dépôts de courte durée ; la climatisation du TGV est toujours trop froide, cela a été signalé maintes fois à la SNCF, sans succès ; les toilettes des trains sont mal entretenues, celles des gares et des autocars sont inaccessibles).

Les espaces information et vente, où l'on pouvait attendre assis et muni un ticket d'appel, ont été supprimés : seuls subsistent des espaces vente, où l'on doit attendre debout. Les annonces sonores dans les gares sont parfois inaudibles dans le bruit ambiant.

Les seniors pourraient utiliser bien davantage le train mais ils sont souvent accompagnés d'enfants et les ruptures de charge, génératrices d'anxiété et de fatigue, les en dissuadent. La SNCF devrait, comme la FNAUT le lui a suggéré (FNAUT Infos n°169), créer des relations de cabotage à longue distance.

Un aéroport inutile

L'aéroport existant de Nantes-Atlantique est bien loin d'être saturé : son trafic ne dépasse pas 3 millions de passagers contre 12 à l'aéroport de Genève-Cointrin (qui ne comporte lui aussi qu'une seule piste). Son supposé manque de sécurité est une légende (la DGAC et les pilotes ne s'en sont jamais inquiétés). Il est desservi par un périphérique autoroutier et une voie ferrée, et le terminus d'une ligne de tramway est situé à moins d'un km (le nouvel aéroport serait au contraire difficilement accessible depuis le sud, de nouveaux investissements routiers seraient nécessaires).

Les nuisances sonores imposées aux riverains peuvent être fortement réduites par de nouvelles techniques d'approche des avions et une réorientation de la piste actuelle. Mais ces possibilités n'ont jamais été étudiées sérieusement par les promoteurs du projet.

Ces derniers sont particulièrement incohérents lorsqu'ils défendent simultanément le nouvel aéroport et l'interconnexion de Nantes au réseau des LGV. Non seulement ils n'ont jamais fait grand chose pour obtenir l'accélération de la modernisation de la ligne Massy-Valenton, bloquée par la région Ile-de-France (FNAUT Infos n°152 et 162), mais ils ne comprennent pas que l'interconnexion permettrait d'alléger sensiblement le trafic aérien à Nantes.

Les besoins de transport à moyenne distance peuvent en effet être assurés par des liaisons ferrées rapides ou à grande vitesse, ce qui diminuerait le nombre de vols de Nantes vers Paris, Orly, Roissy, Clermont, Lille, Strasbourg, Bordeaux, Toulouse ou Lyon. Chacune de ces relations donne lieu à plusieurs milliers de mouvements d'avions par an sur l'aéroport nantais. En traversant les territoires intermédiaires, ces liaisons ferrées ont l'intérêt de desservir des villes moyennes.

Cette possibilité deviendra d'autant plus réaliste que :

- la construction des LGV Est (deuxième phase Baudrecourt-Strasbourg, en cours) et Tours-Bordeaux, ainsi que celle du barreau sud francilien, amélioreront considérablement les performances et la fiabilité des TGV diamétraux et transversaux ;

- et que le coût de l'avion pour le passager ne pourra qu'augmenter à l'avenir avec celui du pétrole (le coût du seul carburant représente déjà 30% du prix d'un billet d'Air France et 45% du prix d'un billet d'une compagnie à bas coûts) et l'introduction en 2012 du secteur aérien dans le marché européen des quotas de carbone.

Notre-Dame-des-Landes : un absurde « pari sur l'avenir »

Irrationnel sur le plan technique, économique et écologique, le projet de nouvel aéroport nantais est combattu de longue date par la FNAUT (FNAUT Infos n°114 et 162). Celle-ci dénonce l'entêtement aveugle de ses promoteurs de droite comme de gauche à imposer ce projet du siècle passé, et a apporté son soutien aux opposants de l'ACIPA.

Faut-il sacrifier des terres agricoles précieuses et gaspiller un argent public devenu rare pour stimuler un mode de transport aussi gros consommateur de pétrole et aussi nocif pour l'environnement que le transport aérien ?

Nous publions ci-dessous la consternante et prétentieuse diatribe des «grands» élus PS de l'Ouest, Jean-Marc Ayrault, Jacques Auxiette, Patrick Mareschal, Jean-Yves Le Drian et Daniel Delaveau (Le Monde du 15-02-2011) contre les opposants à l'aéroport, à qui ils font le coup caricatural et stupide du «retour à la bougie».

Un morceau d'anthologie

«Les adversaires de l'aéroport nient les questions d'aménagement du territoire, d'emploi, de sécurité et d'écologie. Ces partisans de l'immobilisme condamnent le transport aérien, cause unique et majeure du réchauffement climatique. Ils sont les promoteurs d'un modèle social basé sur le refus de toute forme de progrès et le repli sur soi.

Nous, nous sommes partisans d'un développement durable, maîtrisé, raisonné, d'un modèle de croissance équilibré qui porte nos valeurs de solidarité. Nous ne pouvons admettre une logique de régression qui pénaliserait les régions où nous vivons et travaillons, leurs habitants, leurs entreprises et leur avenir et celui de notre pays.

Il est facile de porter un jugement sommaire et sans appel sur des équipements sans être en position de responsabilité et sans prendre la vraie mesure des enjeux, au point de faire de la concentration du trafic aérien sur Orly et Roissy la panacée.

Ce projet de transfert de l'aéroport est un choix raisonné et responsable. Ce projet prend en compte l'avenir d'un bassin d'emploi et les enjeux de l'aménagement du territoire.

Pour accueillir des entreprises, lutter contre le chômage, nous devons mettre tous les atouts de notre côté. L'accessibilité aérienne est un facteur majeur de développement économique. L'aéroport du Grand-Ouest, c'est une responsabilité environnementale assumée qui se traduit par une politique industrielle et d'aménagement durable de l'espace Loire-Bretagne que nous portons ensemble. Nous avons travaillé main dans la main avec l'ensemble des acteurs du territoire afin d'obtenir la ligne à grande vitesse Ouest, nous travaillons pour l'amélioration de la desserte ferroviaire Nantes-Rennes et pour que l'interconnexion qui permettra de nous relier au futur réseau grande vitesse européen Sud voie le jour.

La LGV permettra de se rendre de Brest à Turin ou de Brest à Madrid en passant par Nantes et Poitiers en desservant le futur aéroport. Nantes sera la capitale verte de l'Europe en 2013. Cet aéroport constituera le seul aéroport français labellisé haute qualité environnementale (HQE). Ses caractéristiques en font un projet exemplaire qui doit garantir notre avenir.»

La réponse des opposants

A juste titre, les opposants ont répliqué sèchement à ce « discours méprisant, autoritaire et aventureux, un tissu d'amalgames hypocrites, de mensonges, de prophéties invérifiables et de slogans populistes pour responsables politiques en panne d'arguments. Le plus insupportable est sans doute le mépris qui transpire de ces lignes pour ceux qui sont présentés comme des irresponsables agitant des idées sommaires et dont on nie jusqu'au droit d'avoir une opinion différente de la doxa dans laquelle se sont englués ces élus.

Donneurs de leçons, ces derniers ont-ils conscience qu'ils se placent eux-mêmes dans un schéma de développement complètement dépassé, comme si les ressources de notre planète étaient inépuisables ? Des labels «développement durable» ou «HQE» suffisent-ils à rendre écologique un projet qui détruirait 2 000 hectares de zone bocagère ? Nos élus ont-ils perdu tout sens des réalités du terrain ou croient-ils pouvoir abuser les citoyens ?

On nous fait miroiter l'espoir de création d'emplois alors qu'il ne s'agira sans doute que de transferts d'emplois existants. Aucun indice ne confirme cet optimisme prophétique. On a au contraire tout à craindre pour le Pôle Airbus de Bouguenais, surtout s'il ne peut plus utiliser la piste de Nantes Atlantique dont l'emprise pourrait faire l'objet d'une opération immobilière destinée à compenser les lourds investissements des collectivités territoriales, déjà faits ou à venir, dans le projet de nouvel aéroport. Ce qui est sûr, c'est qu'en détruisant une cinquantaine d'exploitations agricoles, on va aussi détruire plus de 600 emplois qui leur sont liés. »

Des autoroutes plus urbaines, multimodales et apaisées ?

Conçues initialement comme de simples débouchés d'autoroutes interurbaines, les pénétrantes et rocades urbaines ont favorisé la fuite des citadins vers les zones périurbaines et permis leurs déplacements pendulaires à des vitesses (de point à point) de l'ordre de 60 km/h. Elles sont aujourd'hui fortement congestionnées aux périodes de pointe. L'heure n'est plus à la construction de nouvelles infrastructures, sauf dans quelques agglomérations gérées par des élus attardés, mais plutôt à une utilisation plus rationnelle des infrastructures existantes. Plusieurs démarches complémentaires sont possibles : voies réservées pour cars et bus, offre multimodale, gestion dynamique des capacités et des vitesses.

Voies réservées

Le partage de la capacité des autoroutes et voies rapides pour faciliter la circulation des autocars, taxis et covoiturages s'est d'abord développé aux USA, au Canada et en Australie, et plus récemment en Europe (Leeds, Madrid, Amsterdam).

En France, quelques lignes express de cars assurant des déplacements pendulaires empruntent des autoroutes : l'A10 entre Dourdan et la gare TER de Massy-Palaiseau, l'A14 entre Mantes et La Défense, l'A43 entre Bourgoin et Lyon, l'A7/A51 entre Marseille et Aix, l'A48/A41 entre Voiron, Grenoble et Crolles, l'A351 entre Wasselonne et Strasbourg. Des projets sont à l'étude.

On a même aménagé sur l'A10, à Briis-sous-Forges, une station d'échange comportant un parc relais.

Sur l'A48 à l'entrée de Grenoble, la bande d'arrêt d'urgence (BAU) a été élargie d'un mètre au détriment des voies de circulation ; elle est réservée, aux heures de congestion, aux cars des lignes régulières départementales.

Le concept de voie en site propre (sans franchissement possible), généralement au centre de l'axe autoroutier, est à l'étude sur la RN 109 (Montpellier) et sur la A450 (Lyon).

Gestion dynamique des voies et des trafics

Une gestion optimisée des trafics pendulaires est envisagée par une limitation très stricte de la vitesse et sa modulation horaire, par exemple 50 km/h en heures de pointe, 70 km/h en heures intermédiaires et 90 km/h en heures creuses et la nuit. Une telle disposition, actuellement interdite par le Code de la route, implique :

- une régulation des entrées de véhicules par des feux posés sur les bretelles d'accès à l'autoroute urbaine ;
- un asservissement des feux placés aux sorties pour éviter les remontées de files bloquant le trafic sur l'autoroute ;
- une gestion en temps réel du trafic et des incidents et accidents (information des automobilistes par signalisation dynamique, téléphonie ou GPS).

La capacité de la voirie pourrait être alors un peu inférieure à sa valeur maximale (2300 voitures par voie de circulation et par heure) : les automobilistes en surnombre devraient patienter, décaler leurs horaires de déplacement ou se tourner vers le transport collectif ou le covoiturage.

On étudie aussi une modulation, au cours de la journée, du nombre de voies offertes à la circulation, et même la limitation automatique des vitesses des véhicules en fonction des règles d'exploitation de l'autoroute (projet LAVIA).

En Ile de France, le tronçon commun à l'A4 et à l'A86 est le siège d'embouteillages monstrueux. Afin d'en éviter le doublement d'un coût excessif, une voie auxiliaire a été créée et remplace la BAU aux heures de pointe.

Chronoaménagement

Une piste de recherche bien différente, souvent considérée comme irréaliste par les partisans d'une gestion optimisée des trafics urbains, a été initiée en 2005 à l'occasion de l'élaboration du Schéma de cohérence territoriale de la région urbaine grenobloise.

Elle consiste à limiter la vitesse à 70 km/h *quelle que soit la période de la journée (y compris en heures creuses et la nuit), de la semaine ou de l'année.*

C'est le principe du "chronoaménagement" ou de "l'autoroute apaisée". Au-delà d'une fluidification du trafic, d'une réduction des nuisances et d'une fiabilisation, à basse vitesse, des temps de parcours automobile, l'objectif affiché est de casser la vitesse, élément fondamental de choix en faveur de la voiture. Il en résulterait un moindre attrait de l'habitat périphérique puisque les temps de parcours automobile entre la périphérie et la ville augmenteraient sensiblement.

Une telle orientation implique :

- une offre alternative performante de transport collectif à l'échelle de l'aire urbaine (TER, tram-train, bus à haut niveau de service, parcs relais) et dans la zone centrale (tramway, bus) ;
- la recherche de nouvelles formes urbaines rapprochant les zones d'habitat et les entreprises, par exemple en développant des pôles secondaires forts (urbanisation polycentrique).

Pour plus de détails, voir l'article de Jean-Paul Lhuillier, expert au CERTU, paru dans Techni-Cités n°127 (2007).

Tout-routier à la Réunion : union sacrée UMP-PS

Il y a six mois, Didier Robert, nouveau président UMP du Conseil régional de La Réunion, abandonnait le projet de 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 de 1,6 milliard d'euros. Le gouvernement Fillon entérinait cette décision en acceptant un report des crédits d'Etat (435 millions) prévus pour le tram-train (FNAUT Infos n°190).

Les socialistes, eux aussi partisans du tout-voiture, avaient fait campagne lors des dernières élections régionales contre le tram train ; très influents au conseil général, ils ont fait voter un budget primitif 2011 où les investissements routiers augmentent de 24 % et les investissement de transport collectif baissent de 50%.

Didier Robert vient de signer avec Gilbert Annette, maire PS de Saint-Denis, une convention de financement d'une étude ayant pour but d'évaluer la possibilité de réaliser un tunnel est-ouest au nord de la ville permettant le passage de la route littorale.

Ce tunnel nord voulu par le maire est un vieux projet datant des années 1970. Il est d'autant plus absurde que le trafic de transit ne représente que 10% du trafic total de l'agglomération. Un boulevard urbain à 2 x 2 voies, inauguré en 2009, contourne la ville par le sud (on note au passage l'analogie frappante avec la situation de Grenoble).

Le tunnel accentuerait inévitablement la pression automobile sur Saint-Denis, qui souffre déjà d'embouteillages récurrents. Il est périlleux de vouloir enterrer une voirie sous le niveau de la mer malgré le risque évident de montée des océans. C'est enfin un projet très coûteux (300 millions d'euros), qui serait nécessairement soumis à péage.

Pour se justifier, le maire dit vouloir rendre aux Dionysiens un libre accès au littoral, actuellement coupé par le passage de la RN1. Mais une solution moins coûteuse et moins perverse, évoquée dans un rapport des Ponts et Chaussées, consisterait à transformer la RN1 sur le modèle de la Promenade des Anglais à Nice. Les chaussées seraient séparées par de vastes terre-pleins arborés et la vitesse de circulation réduite à 40 km/h en appliquant la technique de « l'onde verte ».

Une telle solution aurait l'avantage d'éviter le recours au tunnel urbain et de rendre néanmoins aux Dionysiens l'accès à l'Océan tout en diminuant la pression automobile sur la ville (source : www.carfree.free.fr).

Un mauvais argument

Que la clientèle du TGV soit plutôt aisée est indéniable, mais peut-on sérieusement en faire un argument contre l'extension du réseau des LGV ? Sans le TGV, cette clientèle voyagerait tout autant, mais en avion ou en (grosse) voiture. Les «populations survolées» d'Ile-de-France subiraient des nuisances accrues, les pauvres comme les riches. Et il faudrait se battre aujourd'hui contre des projets d'aéroports dans le bassin parisien, près de Toulouse ou dans le Var, et contre des projets autoroutiers encore plus nombreux que ceux du SNIT.

Il ne faut pas jeter le bébé avec l'eau du bain. Il y a encore des LGV à construire, les transferts modaux qu'elles provoqueront en justifient le coût (ce n'est pas le cas de tous les projets de LGV inscrits au SNIT). Ce n'est pas l'outil ou l'infrastructure qu'il faut remettre en cause, comme le font les détracteurs du TGV et des LGV, mais :

- la politique de la SNCF, qui rabat les voyageurs sur le TGV en délaissant les relations classiques transversales ou radiales, en supprimant tous les trains Corail sur les axes desservis par le TGV et en réservant la carte Enfant-famille aux utilisateurs des TGV, Téoz et Lunéa ;

- la sous-tarification des modes concurrents du train, qui ne paient qu'une faible part de leurs coûts environnementaux et de sécurité, ce qui prive le rail d'une part de sa clientèle naturelle, oblige la SNCF à pratiquer une tarification du TGV complexe et trop élevée pour les déplacements de dernière minute ou familiaux, contribue au développement du covoiturage sur longue distance, et limite la mobilité des ménages les plus modestes ;

- la politique de l'Etat qui, en refusant d'apurer la dette de RFF, en poursuivant (avec les départements) des investissements routiers inutiles et en refusant de taxer le kérosène aérien, entrave le développement simultané de toutes les composantes du réseau ferré.

Une amélioration des dessertes classiques doit concrétiser la fin du tout TGV mais pas du TGV. La FNAUT propose ainsi que la SNCF rétablisse des trains Corail sur les lignes classiques qui ont été doublées par des LGV. Ces trains ne devraient mordre que faiblement sur la clientèle TGV. Leur tarification resterait modérée car les lignes concernées existent et ne sont pas saturées. Ils desserviraient des villes moyennes délaissées par le TGV et attireraient les «laissés pour compte» de la grande vitesse, qu'on ramènerait ainsi au train. Leur rétablissement éviterait la création de services de cars express intercités.

Le TGV, un train pour les riches ?

Dès sa mise en service en 1981, le TGV a été perçu comme un train de luxe : ses performances et son design le faisaient assimiler à l'avion, très coûteux à l'époque. Cette image lui colle à la peau et s'est maintenue, bien qu'entre temps la libéralisation du transport aérien ait entraîné une baisse du prix de l'avion, devenu dans certains cas plus avantageux que celui du train.

Analysant les résultats de la dernière Enquête Nationale Transport et Déplacement, Julien Milanesi, un adversaire des LGV, constate que «l'usage du TGV est socialement marqué en faveur des ménages les plus riches, dont la personne de référence est cadre» et en conclut que «l'investissement public dans de nouvelles LGV n'est pas socialement neutre» (www.reporterre.net). En clair, cet investissement est injuste.

La réalité est plus complexe. Avant d'en venir à cette conclusion, il faut établir une distinction, essentielle, entre les différents types de déplacements.

● Suite aux évolutions du marché du travail, une part croissante des déplacements ferroviaires à longue distance (par définition supérieure à 80 km) est constituée de **déplacements pendulaires** effectués par des trains Transilien, TER ou Intercités (Corail) dans lesquels ouvriers et employés sont majoritaires puisque les cadres sont minoritaires au sein de la population active et utilisent plus volontiers la voiture. Cependant il serait réducteur de faire de ces trains des "trains de pauvres" : selon une enquête de la SNCF, la part des cadres supérieurs dans la clientèle du TER a doublé de 1996 à 2006, pour atteindre 13%. Seuls 10 000 actifs environ, essentiellement des cadres, utilisent quotidiennement le TGV, entre Paris et Lille, Reims, Tours ou Le Mans.

● Les **déplacements professionnels** à longue distance sont surtout ceux de cadres qui, si le TGV n'existait pas, prendraient l'avion, à un coût plus élevé pour les entreprises ou les administrations et à un coût énergétique, environnemental et climatique dix fois supérieur comme du temps d'Air Inter, ou la voiture sur les distances plus modestes (Paris-Nancy, Paris-Lille), avec des risques d'accidents et du temps perdu pour le travail.

● Il n'est donc ni surprenant ni choquant que le TGV soit plus utilisé par les cadres que les autres trains. La question de l'équité ne se pose que pour les **déplacements personnels** (on trouve aujourd'hui dans les TGV en moyenne 30 % de voyageurs pour un motif professionnel et 70 % de voyageurs pour un motif personnel, dont la moitié pour un motif familial et l'autre pour un motif loisirs).

Plus on est riche, plus on peut profiter de toutes les offres de consommation et, en particulier, plus on voyage à longue distance : c'est vrai pour le train comme pour l'avion ou la voiture. Les plus riches continuent à prendre l'avion pour affirmer leur statut social ou si les performances du TGV sont peu attractives (c'est le cas sur l'axe Paris-Pau ; cependant, sur Paris-Nice, la clientèle, plus âgée en moyenne, apprécie le TGV). Les plus pauvres se déplacent rarement.

On s'attend donc à ce que la clientèle pour motif personnel du TGV soit plutôt aisée. Mais, en pratique, cette clientèle est loin d'être homogène et appartient majoritairement à la classe moyenne, de loin la plus nombreuse en France. En effet, par le jeu de la tarification sociale (cartes Famille nombreuse et Enfant-famille) ou commerciale (cartes Escapade, 12/25 ou Seniors, Prem's, idTGV), la SNCF capte un public diversifié malgré ses tarifs de base plus élevés que ceux des trains Corail. Il suffit d'observer les quais TGV des grandes gares pour s'en convaincre, on n'y voit pas que des « costard-cravate ».

Sur Paris-Lille, le tarif TGV jeune - 15 euros - est équivalent au prix du seul péage autoroutier pour le même trajet en voiture (auquel il faut ajouter au moins 25 euros pour le carburant et l'entretien du véhicule, sans parler de son amortissement). Le journal «La Provence» a récemment enquêté dans une voiture de 2ème classe d'un TGV Marseille-Paris de 6h28 : le prix du billet variait de 19 euros (Prem's) à 88 (achat de dernière minute) ; seuls les professionnels ayant des rendez-vous ou séminaires à Paris (environ 60% des voyageurs dans ce TGV matinal) avaient payé entre 80 et 88 euros.

La variété de la clientèle est particulièrement marquée sur les TGV « intersecteurs » (Strasbourg-Nantes, Metz-Marseille), sur lesquels la clientèle professionnelle est moins importante.

C'est d'ailleurs parce que le TGV attire la classe moyenne (qui a le choix entre voiture, TGV et avion à bas coût) qu'il connaît le succès commercial : les «hommes d'affaires» et «riches oisifs» ne suffiraient pas à le faire vivre. Si le TGV n'était qu'un train de luxe, un «Concorde du rail» ou un nouvel Orient-Express, on voit mal comment la SNCF pourrait offrir des milliers de places par jour entre Paris et les grandes villes de province et maintenir 9 allers-retours par jour entre Grenoble et Paris, et même 21 entre Nantes et Paris.

La modération de la circulation urbaine

Il est important de ne pas confondre les aires piétonnes et zones de rencontre où le piéton est prioritaire, et les zones 30 dans lesquelles il n'est pas prioritaire.

Une aire piétonne est une zone affectée à la circulation des piétons de façon temporaire ou permanente. En dehors des transports collectifs, les seuls véhicules à moteur autorisés à y circuler (à la vitesse du pas) et à y stationner (brièvement) sont ceux qui sont nécessaires à la desserte interne de la zone, et les piétons sont prioritaires sur ces véhicules. Les cyclistes peuvent les emprunter à la vitesse du pas et en laissant la priorité aux piétons. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation.

Une zone de rencontre (nouvel aménagement inspiré des exemples belge et suisse, introduit par le décret du 30 juillet 2008 dans le cadre de la démarche "code de la rue") est un ensemble de sections de voies situées en agglomération et affectées à la circulation de tous les usagers. Les piétons sont autorisés à y circuler non seulement sur les trottoirs, mais aussi (sans y stationner) sur la chaussée, sur laquelle ils bénéficient de la priorité sur tous les véhicules. La vitesse des véhicules y est limitée à 20 km/h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation, et l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable.

Une zone 30 est un ensemble de sections de voies affectées à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, la vitesse des véhicules est limitée à 30 km/h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. Le piéton n'est pas prioritaire sur la chaussée. Les entrées et sorties de la zone sont annoncées par une signalisation, l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse.

Le vélo progresse

La part modale du vélo par rapport à tous les modes de déplacement urbain (marche comprise) atteint aujourd'hui, en moyenne, 3% dans les villes françaises. Elle varie beaucoup d'une ville à l'autre : 2% environ à Lyon, 3% à Bordeaux, 4% à Rennes, 8% à Strasbourg. Le déclencheur de cette progression a été l'introduction des vélos en libre service (Vélo'v à Lyon en 2005).

La part modale du vélo est encore très liée à des facteurs culturels, comme le note Jean-Marie Guidez, expert mobilité au CERTU : elle est de 3% en Wallonie et de 13% en Flandre.

Vélo et voiture

Selon les gouvernements néerlandais et danois, 1 km parcouru en vélo rapporte au moins 1 euro à la collectivité, notamment en améliorant la santé publique ; 1 km parcouru en voiture lui fait perdre 30 à 40 centimes.

Doubles sens cyclables

Selon Patrick Nogues (FUB), «avec les sens interdits, les cyclistes ont fait les frais de l'occupation de l'espace urbain par les voitures. Ils sont obligés de faire des détours par des axes très fréquentés, bien plus dangereux que les petites rues en zone 30 où il faut rouler lentement pour pouvoir se croiser».

Depuis le 1er juillet 2010, le double sens cyclable est obligatoire dans les rues à sens unique des zones 30 : une mesure déjà expérimentée avec succès à Sceaux, Clamart, Bordeaux, Lorient, ... qui sécurise les piétons et les cyclistes et contribue à limiter la vitesse des voitures. Christophe Raverdy, président de la FUB, regrette cependant que la mise en place de cette mesure réglementaire soit très inégale d'une ville à l'autre, et qu'aucune communication nationale ne rappelle cette obligation.

Cyclopousse

Le cyclopousse lyonnais est un service de vélo-taxi destiné aux seniors, créé en 2007. Il permet d'éviter l'isolement des personnes âgées trop fragiles pour se déplacer seules. Les motifs des déplacements sont variés : achats (50%), santé (30%), services (10%) et loisirs (10%). Le véhicule est un tricycle muni d'une assistance électrique qui s'active au démarrage et dans les côtes, il peut transporter une ou deux personnes.

Shweeb

Un concept révolutionnaire très prometteur de transport individuel en milieu urbain pour des trajets courts et moyens est né : il s'agit de nacelles à pédales circulant sur un monorail (http://shweeb.com). La FNAUT attend avec impatience une expérimentation de cette "innovation".

Bien dit

● Gilbert Lieutier, président de l'association Rue de l'Avenir : «la ville à 30 km/h est une reconquête essentielle ; elle consiste à refermer une parenthèse malheureuse dans l'histoire de nos villes, les hommes ayant eu la folie d'y autoriser la pratique de vitesses absurdes par des masses métalliques ; la ville européenne n'a jamais été conçue avec cette hypothèse».

Sécurité routière

Le rôle de la vitesse

La vitesse est un facteur initial ou aggravant des accidents, bien mis en évidence par ces deux observations :

- en agglomération, sur trois victimes d'accidents graves, une est tuée et deux sont blessées ; hors agglomération, la vitesse moyenne est nettement plus élevée et la proportion des tués et des blessés est inversée ;

- par temps de neige, les accidents sont plus spectaculaires mais moins graves car les vitesses sont plus faibles.

Selon Michèle Merli, déléguée interministérielle à la sécurité routière : « la courbe de baisse de la mortalité routière épouse exactement celle de la vitesse moyenne, en France comme dans tous les grands pays européens. Et 1% de baisse de la vitesse moyenne, c'est 4% de morts en moins ». Cette loi statistique, confirmée par l'OCDE, est appelée loi de Nilsson.

Limitation à 80 km/h ?

Selon une étude du cabinet néerlandais CE Delft, une limitation de la vitesse sur route à 80 km/h permettrait de réduire les émissions de CO2 de 30% tout en améliorant la sécurité et en réduisant la congestion, le bruit et la pollution de l'air. Elle pousserait les automobilistes à se reporter sur le transport public, à rapprocher leur domicile de leur lieu de travail et à privilégier le commerce de proximité.

En mars dernier, le gouvernement espagnol a décidé de réduire la vitesse maximale autorisée sur route et autoroute de 120 à 110 km/h, afin de diminuer de 10% à 15% la consommation de pétrole importé.

Trompe-l'œil

En 2008, la ville de Phoenix (USA) a testé les ralentisseurs en 3D. Un outil efficace dans les premiers temps (la proportion de conducteurs respectant les limitations de vitesse avait doublé), puis les automobilistes se sont habitués à la supercherie et ont repris leurs habitudes en quelques semaines. A Vancouver, on a repris l'expérience avec un sticker représentant un enfant se précipitant sur la chaussée pour ramasser son ballon. Ce procédé est peu onéreux (entre 60 et 80 dollars par autocollant, contre 1000 à 1500 pour l'installation d'un ralentisseur) et incite à ralentir... dans un premier temps.

Le saviez-vous ?

● En 2008, sur l'ensemble de la planète, les accidents de la route ont été responsables de 1,3 million de décès et ont fait 5 millions de blessés.

● Rouler 1 h sur autoroute à 150 km/h au lieu de 130 fait gagner... 6 mn.

Permis à points

Récompense :

+5 points à la Chambre de Commerce et d'Industrie Pau-Béarn. Gestionnaire de l'aéroport de Pau, elle a mis fin à la subvention (1,44 million d'euros par an) qu'elle versait à la compagnie aérienne à bas coûts Ryanair qui réclamait une hausse de cette subvention et a décidé de ne plus desservir cet aéroport.

Punitions :

- 5 points à Nicolas Sarkozy. Pour se rendre de Paris à Bruxelles (300 km) le 4 février dernier, il a utilisé son avion A330 alors que le train Thalys assure la liaison en 1h20.

- 5 points au Premier ministre François Fillon. Pour se rendre de Paris à Solesmes (Sarthe), où il passe ses week-ends, il utilise un avion Falcon 7X au lieu de prendre le TGV (trajet en 1h20).

Scandale à Montbard

Un TGV direct Paris-Dijon s'est arrêté exceptionnellement à Montbard pour faciliter une visite de Martine Aubry aux élus locaux. Le groupe «Majorité départementale Initiative Côte-d'Or» a protesté vigoureusement contre cet évènement «proprement scandaleux».

Pendant ce temps, le chef de l'Etat et le Premier ministre prennent l'avion pour faire 200 ou 300 km...

Colloque

Sachez parler pour ne rien dire : en répétant le baratin qui suit, vous tiendrez bien cinq minutes et la concision de votre propos sera appréciée.

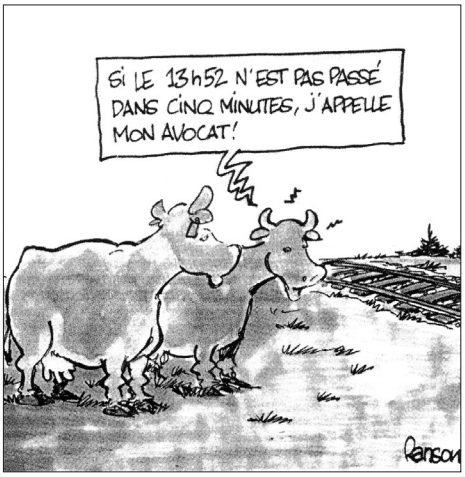
Rappelez l'importance des indicateurs de performance de développement urbain durable. Evoquez les spécificités de la méthodologie de l'éco-conception en transport et aménagement de la cité post-carbone. Soulignez la nécessité de fluidifier l'intermodalité, de procéder à une écoscopie intraterritoriale avant toute décision de planification interterritoriale, de promouvoir un nouveau jeu d'acteurs pour mettre en place un nouveau modèle pour gérer la complexité de la mobilité.

Il faut, grâce à des capteurs intelligents, appréhender le pouls de la ville sensible qui ne se réduit pas à ses dispositifs métriques, rechercher des centralités en tout lieu, éviter une lecture radioconcentrique du territoire et offrir de nouvelles boussoles aux gouvernances. Car l'irruption du numérique et de la géolocalisation percute les clivages administratifs. D'où l'importance des laboratoires de la donnée urbaine.

Concluez avec force que la mobilité est une vertu de la citoyenneté.

BIEN DIT

- **Ghilaine Jeannot-Pagès**, vice-présidente du Conseil Régional du Limousin (Les Verts) critique le projet de LGV Poitiers-Limoges : «comme la ligne ne sera pas rentable, le concessionnaire demandera à la région de le subventionner, sinon il pourra se désengager (voir les liaisons aériennes à bas coût sur les deux aéroports). Le Limousin ne peut pas financer à la fois un TGV Brive-Limoges-Lille, deux aéroports, une LGV Poitiers-Limoges, et se plaindre qu'il n'y a pas assez de ressources pour aider l'économie régionale. Il faut être un peu sérieux, et faire des choix».
- **Nicolas Hulot** : «le début de changement climatique observé va bien moins vite que l'accélération des phénomènes environnementaux. Nous n'avons pas cent ans pour agir et les premiers qui trinqueront seront les plus pauvres».
- **Bruno Marzloff**, directeur du groupe Chronos : «le développement durable porte en soi une contradiction, le premier terme sous-entend la croissance tandis que le second la récuse».
- **Denis Baupin**, élu Vert à Paris : "on peut estimer que, sur 90% de l'année, la population est soumise au quotidien à un niveau de particules fines trop important au regard des normes de l'Organisation Mondiale de la Santé".



Succès routier

Une Sud-Coréenne de 69 ans vient d'obtenir son permis de conduire après 960 tentatives. Mme Cha s'est présentée cinq fois par semaine à l'examen de 2005 à 2008, puis deux fois seulement.

«Je voulais obtenir mon permis de conduire pour pouvoir emmener mes petits-enfants au zoo», a-t-elle déclaré.

Nudisme ferroviaire

Un important dispositif policier (voitures, hélicoptère) a été déployé en Allemagne pour intercepter un nudiste qui s'enfuyait, pour une raison inconnue, sur une voie ferrée. Le trafic a été interrompu pendant 90 mn.

Brèves

Lyon : un tunnel original

La rénovation du tunnel urbain de la Croix-Rousse, à Lyon, comprend deux opérations (au total, 220 millions €) : le percement d'un tube de 1,7 km, large de 10 m, parallèle au premier et réservé aux transports publics, piétons et cyclistes, puis la réhabilitation du tunnel routier historique à deux voies, emprunté par 60 000 véhicules chaque jour. Le nouveau tube sera à trois voies. Vélos et bus circuleront dans leurs couloirs respectifs de part et d'autre de l'espace central sur-élevé dévolu aux piétons.

C'est si simple !

Un rapport du Boston Consulting Group au gouvernement au printemps 2010 s'inquiète de la dérive du coût des péages imposés par RFF à la SNCF (+43% entre 2008 et 2012). Il préconise une hausse de 25 % du prix des billets à l'horizon de 2020 pour restaurer la rentabilité du TGV.

Concurrence car-car

FNAUT Infos a souvent cité des cas où le train TER et le car départemental sont stupidement mis en concurrence. Entre Tarbes et Bagnères-de-Bigorre, ce sont un car TER régional et un car départemental qui se concurrrencent ... en parallèle à une voie ferrée qui rouille.

Silence dans les trains

La compagnie britannique Chiltern Railways s'attaque aux téléphones portables. Ses clients ne parvenant pas à s'auto-discipliner, l'opérateur britannique expérimente un système de brouillage consistant à appliquer sur les fenêtres un revêtement qui bloque les liaisons téléphoniques. Espérons que la SNCF pourra bénéficier des résultats de cette initiative pour équiper les voitures dites "silence" de ses TGV.

Paris-Genève

La relation TGV Paris-Genève illustre parfaitement le rôle que l'infrastructure ferroviaire peut jouer dans les dysfonctionnements dont les voyageurs sont victimes. De gros travaux de régénération sont en cours sur la LGV Paris-Lyon, la vitesse du TGV y est réduite à 160 km/h sur une partie du parcours, ce qui provoque des retards importants. La ligne à voie unique Bourg-Bellegarde, dite du Haut-Bugey ou des Carpates, est d'exploitation délicate, les retards pris par le TGV s'y amplifient en raison des difficultés de croisement des trains. Enfin entre Bellegarde et Genève, on observe des conflits de circulation entre TGV, TER et Rhône Express Régional suisse (des travaux sont prévus par RFF pour moderniser l'alimentation électrique et augmenter la capacité).

Actions en régions

Basse-Normandie

● L'ADPCR a organisé une exposition à l'occasion du 150ème anniversaire de l'arrivée du train à Saint-Lô. Elle a enfin obtenu la création, qu'elle réclamait depuis 1991, d'un troisième aller-retour Caen-Rennes. Elle regrette que la création de relations directes Caen-Granville soit reportée à 2012, les nouvelles installations de Folligny ne seront donc utilisées que 15 mois après leur livraison par RFF. L'ADPCR demande un rééquilibrage de la desserte de la gare de Carantilly-Marigny : 30 trains par semaine en direction de Saint-Lô, 11 seulement en sens inverse. Selon l'ADPCR, l'échec de la relation directe Saint Lô-Paris était prévisible : arrivée trop tardive à Paris, matériel inadapté.

Bretagne

● La FNAUT-Bretagne a suggéré la création de relations directes Saint Malo-Nantes sans rupture de charge à Rennes. La suggestion a été mise à l'étude par les régions Bretagne et Pays-de-la-Loire.

Centre

● L'ADTT (Association pour le développement des transports collectifs en Touraine) a organisé une réunion publique au cours de laquelle Gérard Guyon, ingénieur-conseil, a donné une conférence sur «le tram-train, une chance à saisir en Touraine».

Ile-de-France

● L'AUT Ile-de-France a étudié le fonctionnement des bus disposant du label «Mobilien» à Paris. Elle regrette qu'aucun d'entre eux n'atteigne la vitesse commerciale de 15 km/h faute d'une longueur suffisante de couloirs réservés et réellement protégés, de priorités aux carrefours et de coordination des feux. Les bus mettent 5 mn pour franchir certains carrefours.

● L'AUT a obtenu qu'un nouvel accès à la ligne 14 du métro soit créé à la gare de Lyon. Le STIF a accordé une subvention à la RATP, qui n'a rien fait car elle attend elle-même une subvention complémentaire de la région, qui attend une aide de l'Etat ...

● L'AUT estime que l'amélioration des liaisons entre grands pôles d'emploi et entre ces pôles et les aéroports, si elle s'inscrit dans une logique économique, ne doit pas constituer une priorité : seuls 3% des trajets effectués en Ile-de-France sont des déplacements entre lieux de travail.

● L'AUT est favorable à la relance de la deuxième phase du projet EOLE, prolongement du RER E vers La Défense, en sommeil depuis dix ans. Ce projet permettra de mailler le réseau régional et de décharger la gare Saint-Lazare et le RER A. Elle s'est prononcée pour le tracé incluant une gare à Porte Maillot.

● L'AUT demande la révision à la baisse du programme de bureaux sur La Défense Seine Arche et davantage de logements sur ce secteur, afin de limiter le déséquilibre emploi-habitat qui entraîne une saturation inquiétante du RER A.

● L'AUT dénonce l'incohérence du «réseau» de tramway en Ile-de-France : les 4 lignes existantes ne sont pas raccordées, les matériels sont disparates. Deux des futures lignes seront équipées de véhicules sur pneus.

Picardie

● L'association des usagers des transports de l'étoile de Creil et environs (LUTECE) a publié un cahier d'acteurs sur le projet de liaison Creil-Roissy : sa réalisation ne doit pas entraîner une détérioration de la liaison classique Creil-Paris.

LUTECE se préoccupe aussi de l'avenir de la ligne Creil-Pontoise, qui relie l'Oise au val d'Oise : très utilisée par des lycéens et étudiants, elle est souvent oubliée par le STIF qui en assure la gestion.

● L'association des usagers de la ligne Paris-Crépy-Laon a été reçue par le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF) qui gère la ligne avec la région Picardie. Elle a présenté les nombreuses doléances des voyageurs : pannes de locomotives, suppressions de trains et d'arrêts, trains surchargés. Elle a réclamé la création d'un comité de ligne.

Rhône-Alpes

● L'association des usagers de la ligne Grenoble-Valence défend le principe du chrono-aménagement, consistant à réduire la vitesse à 70 km/h sur les accès autoroutiers à Grenoble pour fluidifier le trafic, limiter la pollution et rendre le TER plus attractif.

● L'association Lyon Métro-Transports Publics a présenté un projet de contournement ferroviaire de l'ouest lyonnais, consistant à étendre la ligne B du métro jusqu'à Saint-Genis-Laval- Champlong en passant par le CHU Lyon sud (qui est l'ensemble hospitalier le plus important de la région Rhône-Alpes), et d'y raccorder le tram-train en provenance de Brignais par une voie unique longeant l'A450. Cet investissement permettrait de doubler la clientèle potentielle du tram-train, déjà relié à la ligne D du métro.

Déplacements en Béarn

L'association CODE Béarn, membre de la FNAUT, combat le projet de nouvelle route Pau-Oloron. Elle organise le samedi 11 juin, à Oloron, une journée-débat sur les déplacements en Béarn et les alternatives à la voiture et au camion. Information sur le site www.codebearn.org.

Activités de la FNAUT

● Régis Bergounhou a été renommé représentant de la FNAUT au Conseil national de la consommation, son suppléant est Marc Debrincat.

● Jean Sivardière a rencontré Thomas Allary, responsable du projet de LGV POCL (Paris-Lyon bis) à RFF.

● Gérard Gautier est intervenu lors d'une réunion organisée à Dijon par le Conseil régional de Bourgogne sur le projet de Voie Ferrée Centre Europe Atlantique (voir FNAUT Infos n°179).

● François Jeannin et Jean Lenoir ont rencontré Yann Le Floch, RFF, à propos de la généralisation du cadencement.

● Aymeric Gillaizeau est intervenu lors de la journée organisée à Paris par Civitas sur l'information des voyageurs.

● Jean Sivardière a présenté le point de vue de la FNAUT lors d'une journée de formation des conseillers régionaux écologistes organisée à Dijon par le CEDIS. Il a participé à un colloque organisé à Strasbourg par France Autopartage.

● Jean-Louis Camus a participé à un débat sur l'avenir de la SNCF organisé par le groupe PCRC-SPG du Sénat.

● Jean Lenoir a rencontré l'Association des Régions de France au sujet des trains d'équilibre du territoire.

● Jean Lenoir a participé à une table-ronde organisée par la commission d'enquête parlementaire sur la situation de l'industrie ferroviaire en France.

Journée de formation 2011

Organisée par Marc Debrincat, la journée de formation 2011 de la FNAUT aura lieu à Paris le samedi 14 mai. Elle aura pour thème les plans régionaux air-énergie-climat, les plans communaux et d'agglomération urbanisme-habitat-transport et les plans transports (PDU, schémas régionaux d'infrastructures). Les intervenants seront : Laurence Debrincat, responsable des études générales du STIF ; Karim Lapp, chef du projet Plan Climat, conseil régional d'Ile-de-France ; Julie Delcroix, chargée du programme urbanisme et habitat durables, WWF-France.

Participation gratuite, renseignements et inscription (obligatoire) auprès du secrétariat du siège.

fnaut infos- Bulletin mensuel d'information
Directeur de publication : Jean Sivardière
CPPAP n° 0913 G 88319 - Dépôt légal n°194
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°195
juin 2011
Bulletin de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports - édition nationale

Prix des carburants : et la pédagogie ?

La récente hausse du prix des carburants routiers a poussé le gouvernement à augmenter les déductions fiscales pour frais professionnels dont bénéficient 6 millions d'automobilistes. Le coût pour l'Etat, 115 millions, sera compensé par une taxation de la filière pétrolière.

Cette décision antipédagogique est doublement irrationnelle : d'une part elle renforce un privilège accordé aux automobilistes, le «barème forfaitaire kilométrique» actuel surestimant le coût d'usage de la voiture d'au moins 30% (voir l'étude de Bruno Cordier résumée dans FNAUT Infos n°186) ; d'autre part elle ne rapportera que 20 euros en moyenne à chaque automobiliste concerné et ne bénéficiera même pas aux ménages les plus modestes, qui ne sont pas imposés. Le gouvernement aurait mieux fait de lancer une campagne de promotion de l'éco-conduite.

Une tarification sociale du carburant a été proposée par le député Vert Yves Cochet ou encore par François Chérèque, secrétaire général de la CFDT, pour venir en aide aux ménages modestes obligés de vivre en milieu périurbain ou rural, loin de leur lieu de travail et ne disposant que de transports collectifs inadaptés à leurs besoins. Mais une telle mesure, impraticable techniquement, serait un mauvais signal.

● Une partie des automobilistes modestes peut se reporter sur les transports collectifs. Selon la RATP, la hausse du prix des carburants va amener 30 millions de voyages supplémentaires par an sur son réseau, soit près de 100 000 voyageurs par jour. Comment sélectionnr les automobilistes réellement captifs de leur véhicule ?

● Parmi les ménages modestes, beaucoup ne sont pas motorisés. Ce sont les plus pauvres, et leur mobilité est limitée par la pénurie de transport collectif. Mieux vaut consacrer l'argent public au développement du transport public, dont la présence sur l'ensemble du territoire est manifestement insuffisante.

Les ménages modestes pénalisés par la hausse inéluctable du prix des carburants doivent être aidés par des mesures sociales générales ne privilégiant aucun type de consommation, non par des mesures spécifiques perverses susceptibles d'encourager l'usage de la voiture.

Jean Sivardière

Caractéristiques démographiques des régions et performances du TER

Une étude de la FNAUT, menée par Dominique Romann, montre qu'on ne peut comparer valablement les performances du TER dans les différentes régions françaises qu'en tenant compte d'un paramètre essentiel : la densité démographique. Les 20 régions françaises (hors Ile-de-France et Corse) ont été classées en 5 groupes pour faciliter les comparaisons. Il apparaît que le TER des régions les moins denses est structurellement défavorisé. Malgré un budget par habitant supérieur à la moyenne, l'offre y reste médiocre, le nombre de voyageurs par train et le taux de couverture des recettes par les dépenses sont faibles, ce qui fragilise le TER malgré l'aide apportée par la modération des péages exigés par RFF. Mais des solutions existent pour pérenniser le TER dans ces régions.

Photo : Marc Debrincat

Le rail, transport de masse à rendement croissant, est très sensible à la densité démographique des zones desservies. Pour pouvoir comparer utilement les performances du TER des différentes régions et les politiques menées par ces régions, il faut donc regrouper les 20 régions (hors Ile-de-France et Corse) en classes aussi homogènes que possible (en moyenne, une région rassemble 2,5 millions d'habitants sur 26 000 km², soit une densité moyenne de 96 hab/km²). On doit distinguer 5 types de régions.

● Les régions périphériques à l'Ile-de-France, démographiquement très hétérogènes, sont caractérisées par de forts trafics quotidiens entre domicile et lieu d'emploi francilien. C'est le cas, en particulier, de la région **Centre** (50% du trafic régional, en voyageurs x km, se fait avec l'Ile-de-France ; la densité y est de 65 hab/km2), de la **Bourgogne** (52% ; 52 hab/km2) et plus encore de la **Picardie** (82%, 98 hab/km2). Ces 3 régions ont donc été classées à part. Les autres régions concernées sont classées avec les régions de densité voisine, car leur part de trafic avec l'Ile-de-France est plus limitée : Haute Normandie (30%) et Champagne-Ardenne (21%).

● On trouve ensuite 5 régions denses avec une forte population concentrée dans de grandes agglomérations. Deux sous-groupes sont à distinguer : trois petites régions denses contenant peu d'espaces vides, **Alsace** et **Nord - Pas-de-Calais** (plus de 220 hab/km2) ainsi que **Haute-Normandie** (148 hab/km2) ; deux grandes régions aux densités très variables, **Provence-Alpes-Côte d'Azur** et **Rhône Alpes**, dont la densité moyenne est de 150 hab/km².

● Le 3ème groupe est formé de 4 régions de densité moyenne, allant de 116 hab/km² pour la **Bretagne** à 96 hab/km² pour le **Languedoc-Roussillon**. Les autres régions de ce groupe sont les **Pays de la Loire** et la **Lorraine**.

Démographies régionales et TER

● 5 régions de faible densité ont entre 83 hab/km² pour la Basse-Normandie et 63 pour Midi-Pyrénées. Comme l'**Aquitaine**, **Midi-Pyrénées** comprend une métropole, des villes moyennes et des zones peu peuplées. Les autres régions (**Basse-Normandie, Franche-Comté, Poitou-Charentes**) s'appuient sur des villes de taille intermédiaire.

● Enfin 3 régions de très faible densité, 52 hab/km² pour l'**Auvergne et Champagne-Ardenne** et 44 pour le **Limousin**, sont organisées autour d'une ville dominante, mais de taille moyenne, entourée de zones rurales souvent montagneuses peu peuplées (la Corse pourrait être ajoutée à ce groupe).

Ce classement est basé sur des statistiques INSEE, RFF et SNCF, ainsi que sur diverses informations relevées dans le magazine Ville, Rail et Transports. Toutes les données ne sont pas homogènes quant aux dates (les plus récentes portent sur l'année 2008) et certains ratios sont approchés, mais ceci ne doit pas modifier le classement ci-dessus.

Les valeurs moyennes des différents paramètres étudiés sur les 20 régions considérées sont données page 3 colonne 1.

On trouvera, en page 4, les données présentées par groupes de régions.

Equipement ferroviaire

Le kilométrage de voies ferrées en activité est réparti d'une manière très inégale sur le territoire : il varie de 277 km/10 000 km² en Poitou-Charentes à 1047 en Nord-Pas-de-Calais, avec une grande présence dans les régions denses (sauf PACA) et une présence moindre dans les régions à faible densité.

Le kilométrage par million d'habitants est par contre plus élevé dans les régions périphériques à l'Ile de France (en raison de l'importance des lignes radiales convergeant vers Paris) et dans les régions à très faible densité (le réseau datant d'avant la désertification des campagnes s'est en partie maintenu). Il y a ainsi 1036 km par million d'habitants en Limousin, contre 207 en PACA, région nettement sous-équipée.

Un faible équipement ferroviaire laisse des territoires entiers sans alternative à la route ou avec une offre transport collectif très insuffisante :

- toutes les zones denses et embouteillées par le trafic automobile, en particulier la région PACA ;
- Pays de la Loire, parmi les régions "moyennes", où plusieurs lignes ont été fermées ou ne sont pas utilisées ;
- des régions de faible densité, Aquitaine et Poitou-Charentes en particulier.

La part de l'offre en traction électrique croît avec la densité (3% en Auvergne contre 78% en Lorraine ou Nord-Pas-de-Calais, régions plus denses où l'importance du trafic fret a été un argument supplémentaire pour électrifier le réseau). Ce paramètre et le nombre de voyageurs par train évoluent en parallèle avec la densité. La non-électrification des lignes est évidemment corrélée avec les vitesses autorisées et bien souvent la qualité des équipements des lignes. Les lignes où la vitesse ne doit pas dépasser les 100 km/h sont très majoritaires en Auvergne et Limousin.

Budgets TER des régions

Les budgets TER des régions ont augmenté de plus de 20 % entre 2004 et 2007 mais leur part dans les budgets régionaux semble baisser. Une analyse plus fine serait nécessaire pour faire la part des nouvelles compétences des régions et de l'augmentation de leur budget global dans ces évolutions. Par habitant, le budget TER en 2008 varie quasiment de 1 (Poitou-Charentes) à 4 (Picardie), soit de 30 à 117€/habitant, alors que le potentiel fiscal ne varie que de 1 à 1,5 d'une région à l'autre !

Taux de couverture

Les régions obtiennent généralement un taux de couverture des recettes TER par les dépenses de l'ordre de 30%.

Le taux de couverture décroît lentement avec la densité des régions. Celui des régions très peu denses, Auvergne et Limousin, est de 10 points inférieur à celui des régions peu denses.

On aurait attendu que les régions denses aient un taux de couverture nettement supérieur aux autres : ce n'est pas le cas. Une comparaison des tarifications dans les différentes régions serait nécessaire pour y voir plus clair.

On remarque que le taux de couverture s'est amélioré entre 2004 et 2007, de 3 points en moyenne (sauf dans les régions peu denses où l'amélioration a été très limitée), ce qui - avec la hausse du trafic - renforce la "durabilité" du TER. A noter que ce taux peut évoluer rapidement, à la baisse (rare), comme à la hausse (il est passé de 26 à 35 % en Languedoc Roussillon en 3 ans).

Une étude des services de l'Etat, basée sur des données 2002, indique qu'un taux de couverture d'un tiers permettait de couvrir les dépenses engagées, en monétarisant au tarif officiel du moment les avantages externes du report de trafic sur le rail (temps gagné, baisse de la pollution,…).

La situation est encore plus corrélée à la densité pour le taux de couverture des péages TER. Ce taux varie de 40% à 47% dans les régions denses, il est de 21% dans les régions peu denses et de 16% dans les régions très peu denses, ce qui correspond à une aide de RFF aux régions les moins denses.

L'offre TER

La fréquence de l'offre TER par km de lignes (en milliers de trains - valeurs 2007) varie de 3,6 (Poitou-Charentes et Languedoc) à 14 (Alsace), elle est donc sensible à la densité de population. Cette fréquence n'est vraiment bonne que dans les régions denses (et sur quelques axes dans les autres régions), elle est médiocre dans les régions de densité moyenne ou faible. On passe ainsi de 10 en moyenne dans les régions denses à 5 dans les autres régions. Le cadencement devrait avoir pour résultat d'améliorer ces chiffres.

La densité de l'offre (fréquence ramenée à la population) donne logiquement des résultats plus homogènes au niveau national. Mais l'Alsace est toujours détachée, devant les trois régions Bourgogne, Franche-Comté et Limousin. La densité de l'offre est médiocre dans les régions de densité moyenne.

Le pourcentage de matériel rénové ou nouveau dépassait partout en 2008 les 60% (sauf Bourgogne 45%) et 8 régions dépassaient déjà les 90%. Il est sensiblement égal dans tous les types de régions. Il ne devrait pas être un élément discriminant sur la fréquentation.

Qualité des services

Le pourcentage de trains supprimés en 2008 est de moins de 1% dans plusieurs régions (Bretagne, Nord-Pas-de-Calais, Centre) mais dépasse les 10% en PACA. Il est très élevé aussi en Languedoc- Roussillon, Midi-Pyrénées et Auvergne (entre 6 et 9%).

La régularité des trains ayant circulé en 2008 a ses champions (Bretagne, Lorraine : plus de 96%) et ses mauvais élèves (Languedoc-Roussillon, Midi-Pyrénées, Rhône-Alpes), avec des taux inférieurs à 90% ou proches de 90% pour PACA, Auvergne, Centre, Aquitaine.

On observe donc une mauvaise qualité de service en PACA, Languedoc-Roussillon, Auvergne, Midi-Pyrénées, suivies de l'Aquitaine et Rhône-Alpes.

Comment expliquer ces très mauvais résultats du TER, qui affectent des régions de tous les types de densité ?

Certaines causes de mauvaise qualité sont conjoncturelles (mise en place du cadencement, travaux de régénération ou de modernisation des voies). D'autres sont structurelles : contraintes techniques (mauvais état des voies, saturation des nœuds ferroviaires, concentration du trafic TER sur un axe national très chargé comme en PACA et Languedoc-Roussillon) ou causes plus humaines (conflictualité, insuffisance de personnel, approche métier plus ou moins élastique…). Leur évolution sera intéressante à suivre, en lien avec celle de la fréquentation.

Fréquentation du TER

Entre 2007 et 2008, le nombre de voyageurs par train s'est accru significativement (de près de 4%). Il est de l'ordre de 80 dans la majorité des régions, mais s'établit à moins de 60 dans les régions peu denses, et beaucoup moins dans les régions très peu denses (28 en Limousin). Le lien avec la densité démographique est direct.

Croissance du trafic

La croissance du trafic entre 2002 et 2007 a été très forte (supérieure à 35%) dans les régions moyennement denses (en particulier en Bretagne, + 46%, et dans les Pays de la Loire, + 38%).

Dans cette catégorie de régions, la croissance du budget TER par habitant a été significative. Les usagers étaient en attente d'une offre adaptée, très insuffisante auparavant. Le Languedoc-Roussillon, où la qualité de service est la plus faible, a eu le plus faible taux de croissance de la catégorie.

La croissance du trafic a été forte dans les régions denses (proche de 30%, beaucoup plus en Alsace, 35%, qu'en PACA, 22%), et ce malgré une croissance des budgets par habitant limitée : la densité de l'offre a sans doute eu un effet d'entraînement.

Elle a été moyenne mais sensible (proche de 25%) dans les régions peu denses : les budgets ont peu évolué, les fréquences restent faibles.

Elle a été inférieure à la moyenne en Picardie, en Bourgogne et dans la région Centre, malgré des budgets plus élevés qu'ailleurs et une qualité de service correcte : l'explication est peut-être une faible évolution du trafic navetteur avec Paris.

Enfin elle a été faible dans les régions de très faible densité (meilleure cependant en Limousin, 22%, qu'en Auvergne, + 10%, où la qualité de service est médiocre) sauf en Champagne-Ardenne, + 37%, région dans laquelle la réorganisation liée à l'arrivée du TGV a joué. Dans ces régions, les efforts en faveur du TER seraient donc moins rentables que dans les autres.

Valeurs moyennes

Sur l'ensemble des 20 régions :

- le kilométrage des lignes est de 457 km/10 000 km² et 474 km par million d'habitants ; la moitié de l'offre TER (en km) est en traction électrique ;

- le financement régional (hors investissements) est de 70 € par habitant et représente 17% du budget régional ;

- le taux de couverture des recettes par les dépenses est de 30%, de même que celui des péages RFF ;

- le nombre d'occupation par train est de 70 voyageurs ;

- la croissance du trafic TER a été de 27% entre 2002 et 2007.

Conclusion : la densité, paramètre déterminant

C'est dans les régions denses que la pérennité du TER est la mieux assurée. La part du budget consacré au TER y est la plus importante : le TER y est probablement jugé plus nécessaire pour limiter la congestion routière. Le taux de couverture des recettes par les dépenses et celui des péages y sont les plus élevés. La fréquence et la densité de l'offre y sont fortes, ainsi que le remplissage des trains.

A l'inverse, dans les régions peu denses, la qualité de l'équipement ferroviaire est très insuffisante et la croissance du trafic est moins vive.

Malgré des disparités à l'intérieur de chaque groupe, le classement des régions par densité semble donc pertinent. Ce critère montre aussi que les ratios généraux - taux de couverture, nombre de voyageurs par train… - n'ont pas de sens à l'échelle d'une seule région : l'offre et les exigences des usagers ne peuvent être identiques en Limousin et en Alsace.

Les difficultés auxquelles sont confrontées les régions peu denses - faible réservoir de passagers, lignes peu performantes - sont bien spécifiques et expliquent que la voiture y reste un mode de transport ultra-dominant.

L'examen des tendances montrerait plutôt un élargissement de l'écart entre régions peu denses et les autres. Mais d'une part le contexte (un nouveau choc pétrolier) peut bouleverser la donne, d'autre part certaines régions peu denses (Midi-Pyrénées, Auvergne) ont engagé des efforts méritoires pour accroître l'attractivité de leur réseau.

Les régions peu denses posent plus qu'ailleurs la nécessité d'exploiter économiquement le TER, de disposer de voies en bon état pour augmenter l'attractivité du train, de mieux remplir les trains : les villes sont la principale source de trafic et l'interrégional doit probablement être développé.

Une offre TER insuffisante en quantité et en qualité

1- Des axes interrégionaux ne sont pas desservis, laissant des territoires juste reliés en transport collectif (mal en général) au chef-lieu du département.

Des axes seraient donc à rouvrir. L'accent doit donc être mis sur les étoiles ferroviaires des grandes villes, mais aussi sur les axes d'intérêt interrégional. Le réseau national « intercités » a fait apparaître ainsi plusieurs axes d'intérêt national, mais qui ont aussi un intérêt régional (FNAUT Infos n°180).

La desserte de ces axes est à compléter par des dessertes par car TER (rabattement sur les gares et desserte fine), en lien avec l'offre départementale.

2 - Des fréquences insuffisantes, un faible niveau d'équipement sur une partie des axes font que le TER ne peut y lutter contre la voiture.

3 - La qualité de service du TER est très inégale d'une région à l'autre, en particulier au sein d'un même groupe de régions. Ce point semble avoir un impact direct sur le développement du TER.

La Bretagne, championne en qualité, a un budget TER limité, une offre plutôt réduite, mais le meilleur taux de croissance du trafic, qui se fait pour l'essentiel, il est vrai, sur deux axes bien équipés et desservant les villes et les littoraux aux fortes densités.

Quel financement ?

La croissance attendue du trafic TER permettrait de répondre à une part des défis environnementaux et économiques, tout en allégeant le budget des ménages. Mais les régions vont atteindre rapidement leurs limites d'intervention financière. Quelles ressources nouvelles imaginer ?

Participation des usagers : un consensus sur les ressources du TER (par exemple sur le taux de couverture recettes/dépenses minimum par type de région) pourrait limiter les démarches populistes et à court terme, faciliterait les accords interrégionaux et l'utilisation des abonnements entre régions voisines… Les surenchères peuvent en effet fragiliser le système et bloquer son développement.

Participation des contribuables et de l'économie régionale : elle est justifiée par les économies externes, les impacts globaux. On songe à une généralisation du versement-transport des entreprises à tout le territoire.

Cette démarche doit s'accompagner d'une gestion plus efficace des transports collectifs : le regroupement des compétences transports de la région et de ses départements améliorerait l'efficacité du système (tout comme la coordination avec les régions voisines et les autorités d'agglomération).

La participation de l'Etat : elle est justifiée à double titre, parce qu'il s'agit de son patrimoine, pour partie en mauvais état, et parce qu'il est le garant d'un traitement équitable du territoire. L'efficacité du réseau TER est considérablement affaiblie par l'état de l'infrastructure, sauf dans les régions les plus équipées. Les investissements sont nécessaires, soit pour des raisons de capacité en régions denses, soit pour des raisons de remise à niveau/modernisation en régions peu denses. Enfin la cohérence des investissements sur les axes interrégionaux ou d'intérêt national renforcerait l'attractivité du TER.

Analyse par groupes de régions

Régions à fort trafic TER avec l'Ile-de-France

La densité de lignes est moyenne (428 km/10 000 km/²), mais élevée si on la rapporte à la population (589 km/million d'habitants), du fait du trafic important de transit entre Paris et les marges du bassin parisien. La part de voies non électrifiées reste significative dans les régions les moins denses.

Le budget consacré aux TER est important en valeur absolue (91 € par habitant, 48 dans le Centre, 117 en Picardie) comme en pourcentage du budget régional (21% en moyenne pour le fonctionnement du TER).

Le taux de couverture recettes/dépenses est supérieur à 30% et stagne depuis 2004. Le taux de couverture des péages est lui aussi proche de 30%.

Les trafics alternants quotidiens avec Paris expliquent la bonne utilisation du réseau (84 voyageurs par train). La qualité de service est relativement bonne. La croissance du trafic n'est pas exceptionnelle. Mais les régions doivent consacrer un budget plus important qu'ailleurs pour attirer et fidéliser les navetteurs travaillant à Paris.

Régions denses

La densité de lignes est importante (en moyenne près de 600 à 1 000 km/10 000 km/², sauf en PACA : 326 km), mais cependant limitée si on la rapporte à la population (334 km/million d'habitants). Les deux-tiers de l'offre TER se font en traction électrique.

Le budget consacré au TER est supérieur à la moyenne (autour de 80 € par habitant), tout comme le taux de couverture des dépenses par les recettes, voisin de 31%. L'Alsace et la Haute-Normandie consacrent près de deux fois plus d'argent par habitant au TER que la région PACA. Les budgets consacrés au TER augmentent peu. Les deux petites régions denses, Alsace et Nord-Pas-de-Calais, ont amélioré fortement leur taux de couverture recettes/dépenses. La qualité de service y est aussi meilleure que dans les autres régions denses.

A noter le rattrapage effectué par la Haute-Normandie : son budget TER par habitant, il est vrai le plus faible de tous au départ, a presque été multiplié par 4, et il est passé de 10 à 25 % du budget régional. Son taux de couverture est passé de 27% en 2004 à 34 % en 2008. Le remplissage de ses trains s'est amélioré mais la croissance du trafic est restée proche de la moyenne.

La densité des habitants est gage d'une très bonne utilisation du réseau (85 voyageurs par train) et permet de proposer de bonnes fréquences sur un réseau performant. Dans ce type de région, des investissements pour augmenter les capacités sont nécessaires, autant en section courante (par exemple sur Aix-Marseille) que sur des nœuds particuliers (par exemple Lyon).

PACA, avec son urbanisation et un équipement limité et concentré sur le littoral (ce qui explique peut-être le faible pourcentage de son budget consacré au TER), cherche à développer ses réseaux intérieurs. La faible qualité de service explique en partie une croissance de trafic limitée.

Régions de densité moyenne

La densité de lignes est moyenne (autour de 500 km/10 000 km/² ou million d'habitants), avec de fortes disparités entre les Pays de la Loire, région très peu équipée (300 km de lignes seulement, car plusieurs axes ont été fermés) et la Lorraine qui approche les 800 km (elle doit sans doute ce capital aux industries lourdes qu'elle a longtemps conservées ou qu'elle détient encore).

On trouve dans ces régions à la fois des artères principales modernes et des axes secondaires peu performants. La traction électrique concerne les deux-tiers de l'offre TER.

Le budget consacré aux TER est limité (autour de 55 € par habitant, avec de fortes disparités entre la Bretagne, 34 €, et la Lorraine, 85 €). Le taux de couverture des dépenses est proche d'un tiers, sauf en Lorraine (20%). Il est en amélioration nette en Languedoc-Roussillon et en Bretagne. Le taux de couverture des péages est au même niveau.

La fréquence de l'offre n'est pas exceptionnelle. L'importance des villes permet une bonne utilisation du réseau ferroviaire (environ 75 voyageurs par train, en augmentation sensible).

La croissance du trafic est forte, en particulier en Bretagne, Pays de la Loire, Lorraine (c'est une conséquence de l'arrivée du TGV-Est).

Ces régions sont structurées autour d'axes performants desservant les villes principales de la région et offrent une bonne qualité de service, en particulier en Bretagne et Lorraine (mais ce n'est pas le cas en Languedoc-Roussillon). Mais elles comportent aussi des axes mal desservis.

Les projets ont principalement pour objet d'améliorer l'efficacité du TGV (interconnection TGV-TER à Vandières ou arrivée du TGV en Languedoc-Roussillon). La région Pays de la Loire, qui a un faible linéaire de voies, va rouvrir Nantes-Châteaubriant.

Régions de faible densité

La densité de lignes est faible (environ 350 km/10 000 km/²), proche cependant de la moyenne par rapport à la population (500 km/million d'habitants). La part de la traction électrique approche 50% de l'offre. Nombre de voies secondaires sont en mauvais état.

Le budget consacré aux TER est limité (autour de 45 € par habitant, 30 € en Poitou-Charentes, 57 € en Franche-Comté). C'est la catégorie qui consacre la plus faible part du budget régional au TER (11 à 15% en moyenne, mais seulement 9% en Poitou-Charentes). Le taux de couverture recettes/dépenses varie entre 1/4 et 1/3. Il est en croissance, sauf en Midi-Pyrénées. Le taux de couverture des péages est faible : 21 %.

La croissance du trafic entre 2002 et 2007 est limitée (autour de 25%, de 20% en Midi-Pyrénées ou Franche-Comté à 32% en Poitou-Charentes). Le remplissage des trains approche les 60 voyageurs par train (40 en Franche Comté, 66 en Midi-Pyrénées). Il est en croissance sensible, sauf en Basse-Normandie, du fait de l'accroissement de l'offre sur des axes peu fréquentés.

Ces régions semblent plus axées sur la modernisation des lignes existantes (voir le plan rail de Midi-Pyrénées) que sur des réouvertures. La connexion aux nouvelles LGV Rhin-Rhône et Sud-Ouest devrait ouvrir des opportunités.

Régions de très faible densité

Le contraste est important entre une densité de lignes faible (400 km/10 000 km²) mais élevée par rapport à la population, plus de 800 km/million d'habitants). Ceci, avec l'état du patrimoine ferroviaire et la réalisation d'autoroutes d'accès gratuites, explique les difficultés des deux régions du Massif Central.

La part de la traction effectuée en électrique est très limitée. Le diesel concerne 90% de l'offre, la vitesse admise est en général inférieure à 100 km/h.

Le budget TER est important par habitant (près de 75 €), mais évolue peu. Le taux de couverture recettes/dépenses est faible, 21% en Auvergne, et 15% dans le Limousin, en croissance. Il en est de même du taux de couverture du péage, 16% dans le Massif central et 20% en Champagne-Ardenne.

Malgré des conditions difficiles, l'offre est aussi importante que dans les régions précédentes. D'où un faible remplissage des trains : 28 voyageurs en Limousin, 46 en Auvergne, 50 en Champagne-Ardenne. Malgré l'importance du budget TER par habitant, la croissance du trafic est limitée (10% en Auvergne, 22% en Limousin où la qualité est meilleure) sauf en Champagne-Ardenne (37%) qui a bénéficié de la réorganisation liée au TGV-Est.

Pétrole rare et cher

Le pétrole conventionnel est un liquide exceptionnel : de forte capacité calorifique ; facile à extraire, à transporter, à stocker, à utiliser. Mais il pollue, émet du CO2 et s'épuise peu à peu.

De multiples idées (voir ci-contre) sont en cours d'expérimentation pour économiser l'énergie (la récupération d'énergie au freinage des trains se pratique depuis longtemps). Mais la technique ne résoudra pas à elle seule tous les problèmes.

Négawatt

Créée en 2001 et présidée par Thierry Salomon, l'association Négawatt est animée par un collège de 24 experts et praticiens de l'énergie. Elle a cherché à répondre à la question suivante : «peut-on atteindre le facteur 4, c'est-à-dire diviser par 4 nos émissions de gaz à effet de serre d'ici 2050 ?»

Selon le «scénario Négawatt», publié en 2003 et actualisé en 2006, le facteur 4 est une perspective crédible : une réduction drastique de notre consommation d'énergie est compatible avec le maintien de notre confort actuel (www.negawatt.org). Le scénario est basé sur une idée générale de bon sens (consommer mieux plutôt que produire plus) et trois principes directeurs :

- la sobriété énergétique, qui implique des changements de comportements individuels et collectifs ;

- l'efficacité énergétique, ou optimisation de nos moyens de production et équipements (il n'est pas fait appel à des «miracles» technologiques, mais seulement à des techniques existantes ou «matures») ;

- un recours affirmé aux énergies renouvelables.

La sobriété énergétique consiste d'une part à provoquer des transferts de trafic des modes les plus consommateurs d'énergie (voiture, camion, avion) vers les modes sobres (marche, vélo, transport collectif, covoiturage ; rail, voie d'eau et cabotage maritime pour le fret), d'autre part à réduire les besoins de mobilité des personnes et des biens (densification de l'habitat, développement du télétravail, encouragement du commerce de proximité et de la consommation de productions locales, desserte ferrée des zones industrielles).

L'efficacité énergétique consiste à améliorer le rendement énergétique des différents véhicules de transport, par exemple en réduisant la consommation moyenne des voitures à 3,3 l/100 km.

L'économie serait de 32% grâce à la sobriété et de 40% grâce à l'efficacité. En 2050, 75% des carburants utilisés seraient encore d'origine fossile, 25% étant d'origine renouvelable (électricité renouvelable, agrocarburants).

Des idées pour économiser l'énergie

Eco-tourniquet

A la gare de Dreibergen Zeist (Pays-Bas), un tourniquet transforme l'énergie cinétique produite par le passage d'un voyageur en électricité. Le système stocke l'énergie produite dans des condensateurs qui servent à alimenter l'éclairage du sas. Il indique la quantité d'électricité produite par chaque passage. Il permet d'économiser 4 600 kWh de chauffage par an par rapport à une porte coulissante classique.

Trottoir électrique

Il s'agit d'un trottoir qui produit de l'électricité : par effet piézoélectrique, l'énergie mécanique des passants est transformée en énergie électrique. Une expérience, encore au stade artisanal, est en cours à Toulouse : 5 m de dalles permettent d'alimenter un lampadaire public de 100W.

Lampadaire solaire

La société Surtec fabrique des lampadaires qui captent la lumière solaire le jour à l'aide de panneaux photovoltaïques pour éclairer les rues la nuit. L'autonomie est de 10-12 heures par jour dans les régions ensoleillées. Un lampadaire s'allume automatiquement grâce à un régulateur crépusculaire, une horloge programmée ou un détecteur de présence infra-rouge.

Bus optimisé

Un succès du PREDIT : la mise au point d'un bus optimisé en termes de consommation de carburant et de nuisances. La consommation de gazole a été ramenée à 40 litres au lieu des 55 litres classiques aux 100 km, les émissions d'hydrofluorocarbures (HFC) liées à la climatisation sont négligeables par rapport aux 150 grammes/an observés pour les modèles classiques, et le bruit extérieur est atténué de 7 db par rapport au seuil d'homologation de 80 db.

Métro à énergie solaire

La société qui exploite le métro de Milan a installé 23 000 mètres carrés de panneaux photovoltaïques sur le toît d'un de ses dépôts (l'équivalent de 4 terrains de football), ce qui lui permet de faire fonctionner une de ses lignes de métro. L'investissement est financé par la réduction des coûts de fourniture d'électricité (www.notre-planete.info).

Voiture économe

Volkswagen va produire 1000 exemplaires de sa voiture expérimentale "1 Liter", capable de parcourir 100 Km avec seulement un litre de diesel. Son réservoir de 6,5 litres offrira une autonomie de 650 Km. Cette mise sur le marché permettra de tester la viabilité de cette offre.

Pneus verts

Michelin, après des années de recherche, a mis au point des pneumatiques contenant de la silice et présentant une moindre résistance au roulement (20% de l'énergie consommée par une voiture et 30% de l'énergie consommée par un camion sont absorbés par le pneu) : l'économie est de 0,2 litre par 100 km soit 2 euros par plein et une émission de CO2 réduite de 4g.

Stop and start

Développée à l'initiative du PREDIT, la technologie "stop and start" permet de couper le moteur d'une voiture à l'arrêt, à un feu rouge ou dans un bouchon, et de le redémarrer immédiatement dès que le conducteur veut repartir. Ce dispositif sera bientôt généralisé par le groupe PSA, il devrait réduire de 15% les émissions de CO2 en circulation urbaine et limiter fortement le bruit.

Dirigeable solaire

Le dirigeable est bien adapté au déplacement de charges lourdes et volumineuses (turbines). Mais il n'est plus utilisé depuis longtemps.

Des étudiants lyonnais ont fabriqué récemment un dirigeable à énergie solaire, baptisé Néphélios : gonflé à l'hélium, long de 22m, haut de 5,5m, il porte sur son dos 42 m2 de panneaux solaires flexibles qui alimentent des batteries accumulant l'énergie nécessaire par temps couvert ou la nuit.

Atterrissage en douceur

La compagnie aérienne scandinave SAS teste une nouvelle procédure d'atterrissage : au lieu de descendre par paliers, l'avion plane en pilotage automatique suivant une trajectoire optimale fournie par satellite. Pour un biréacteur moderne, l'économie pourrait être de 100 kg de carburant.

Avion du futur

Antarès, avion allemand avec pilote mû par une pile à combustible, a volé pendant 10 mn. Des chercheurs suisses travaillent depuis 6 ans à la mise au point d'un avion en fibre de carbone mû par l'énergie solaire. Mais quand ces prototypes seront-ils devenus des appareils commercialisables ?

Marine à voile

La société SkySails de Hambourg a équipé deux porte-conteneurs d'une aile volante de 160 m2 dont la force de traction est équivalente à 20% de celle du moteur principal. Par vent favorable, l'économie de carburant est d'environ 50%. La société prévoit d'équiper 1500 cargos d'ici 2015, soit une économie de 15% des émissions allemandes de CO2.

Le versement transport des entreprises

La FNAUT plaide pour un élargissement du versement transport aux entreprises de moins de 10 salariés et aux entreprises implantées hors des périmètres de transports urbains, ce que refuse le gouvernement.

Emile Quinet, économiste professeur à l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées justifie le maintien du versement transport (VT) malgré la diminution de la part des déplacements domicile-travail (source : Mobilettre).

«Les entreprises bénéficient des transports publics beaucoup plus largement que par les seuls déplacements domicile-travail. Elles en profitent également pour les déplacements professionnels dont la part augmente, et aussi à travers les déplacements autres motifs, par exemple lorsqu'un consommateur se rend dans un magasin ou va au cinéma. Beaucoup d'études mettent en évidence les gains de productivité que permet un bon système de transports urbains, ce qu'on appelle les externalités d'agglomération ; il est normal qu'en contrepartie les entreprises qui en bénéficient participent à l'effort pour faire fonctionner et améliorer ce système. On n'est plus dans la logique qui avait présidé au système du VT au cours des 30 glorieuses, et qui était essentiellement une logique de croissance quantitative. Maintenant, l'accent est mis sur la productivité, la réduction des coûts, le meilleur fonctionnement des marchés. Cela modifie la raison d'être du VT mais ne la supprime pas.»

Au travail sans ma voiture

Lors de la semaine de la mobilité 2010, l'ADTC-Grenoble a organisé une nouvelle opération «au travail sans ma voiture» qui a mobilisé 441 agents de 19 entreprises ou administrations : environ 4 000 km effectués en voiture ou deux-roues motorisés ont pu être économisés sur une journée. C'est la preuve que des transferts modaux vers le transport collectif et le vélo sont possibles dès aujourd'hui, sans attendre des "innovations" miraculeuses.

Rectificatif

Dans notre dernier numéro, nous avons signalé qu'un TGV direct Paris-Dijon s'était arrêté exceptionnellement à Montbard pour y déposer Martine Aubry. Cet évènement «proprement scandaleux» avait provoqué une réaction indignée de la part du groupe «Majorité départementale Initiative Côte d'Or». La SNCF a fait savoir ultérieurement que cet arrêt avait été programmé en raison de travaux et n'avait donc rien d'une faveur (du type arrêt «technique Edgar Faure»).

Gare TGV de Bellegarde : vaut le voyage !

«Première gare bioclimatique de France, chef-d'œuvre architectural et technologique, le pôle multimodal de Bellegarde semble avoir oublié une dimension : l'homme» (la Tribune Républicaine, 30-09-2010). «La gare TGV est glaciale et sans âme» (la Tribune de Genève, 6-01-2011).

Dans ce «chef-d'œuvre architectural» qui a coûté 25 millions d'euros, une sorte de cloche à fromages vue de l'extérieur, un immense dôme vide de 17 m de haut à l'intérieur, on a accumulé de manière incroyable tous les défauts possibles d'une gare.

Etat des lieux début 2011

L'arrêt minute est rendu inabordable par la présence de voitures ventouses.

L'espace compris entre la sortie du souterrain et le dôme n'est pas protégé des intempéries. L'ascenseur ne fonctionne pas. La gare donne accès aux anciens quais et à ceux de la ligne TGV Paris-Genève, mais il n'y a pas de signalisation dans le souterrain. Ce sont les agents de la police aux frontières qui renseignent les voyageurs égarés.

Le hall circulaire n'est pas équipé de bancs («qui ne rentraient pas dans le concept architectural»). Les voyageurs en transit s'assoient par terre. Le hall est traversé d'importants courants d'air : «il n'y a pas de chauffage sauf dans la salle d'attente qui est minuscule (18 sièges seulement) ; certains jours, il fait aussi froid à l'intérieur qu'à l'extérieur». La cafeteria du relais-H est trop petite : quatre tables seulement sont disponibles.

Pas de monnayeur pour pouvoir utiliser les distributeurs de tickets, ou les toilettes, qui sont payantes : la machine ne prend que les pièces de 50 centimes. Pas de photomaton, pas de photocopieuse. Les trois distributeurs de friandises sont hors service.

Pas de guichet bancaire automatique. Pas de cabine téléphonique, ni dans la gare ni à proximité. Pas d'accès wifi dans cette merveille de modernité. Pas de consigne. Il y a une fuite d'eau dans le relais-H. Pas de point accueil-information dans cette gare internationale. Pour savoir où trouver un hôtel ou un commerce, il faut s'adresser aux guichetiers, après avoir fait la queue.

Selon le chef de gare, interrogé début janvier : «il n'est pas possible d'installer des bancs sous le dôme pour des raisons de sécurité incendie et parce que la gare, qui a été conçue comme un lieu de passage, n'est pas prévue pour proposer en hiver un chauffage adapté à la position assise». Quelques mois plus tard, rien n'a changé.

Forum

CO2 et péage urbain

Le trafic urbain consomme la moitié du pétrole affecté aux transports terrestres et génère donc 50% de ses émissions de CO2. La réduction de la consommation moyenne, donc du CO2, des véhicules routiers a été de 4,5% depuis dix ans. En admettant que, durant la prochaine décennie, les améliorations technologiques permettent encore une réduction de 4,5%, et que le trafic en voyageurs.km et tonnes.km reste constant, il est donc indispensable de réduire de 15% le trafic routier pour que la France puisse respecter son engagement à réduire, d'ici à 2020, les émissions de GES dans les transports de 20%. Une raison de plus de mettre rapidement en place le péage urbain.

Edmond Luca, DARLY

Canaux inter-bassins

A long terme, les canaux inter-bassins rentabilisent les aménagements fluviaux comme les voies ferrées secondaire rentabilisent les voies principales.

Le contournement des seuils par la haute mer est certes plus rapide et rentable que leur franchissement, mais il est soumis à des aléas météorologiques.

L'échec du canal Main-Danube n'est peut-être que provisoire : ce canal devait profiter du développement économique de l'Europe du sud-est, qui ne s'est pas encore manifesté.

Yves Egal, 92 Puteaux

Aéroports et gares TGV

Les élus de l'Est lyonnais réclament une desserte SNCF plus étoffée de l'aéroport Lyon - Saint-Exupéry pour que la 3ème gare de l'agglomération lyonnaise réponde aux attentes des habitants et des 3 500 entreprises de la région (100 000 emplois) : «on émet plus de CO2 en se rendant à Lyon-Part Dieu plutôt qu'à Lyon-Saint Exupéry du fait de la distance et de la congestion». Ils demandent donc un raccordement de l'aéroport au réseau TER et des liaisons avec Saint-Etienne, Grenoble et Bourg-en-Bresse pour faciliter à fois les déplacements pendulaires et l'accès au TGV.

Mais ne serait-ce pas le même cas qu'une gare TGV exurbanisée ? La FNAUT est donc pertinente quand elle réclame qu'il n'y ait plus une seule gare nouvelle TGV isolée du réseau ferroviaire, ou quand elle défend le tracé de la LGV PACA par les métropoles.

Pendant ce temps, d'autres élus réclament à cor et à cri une nouvelle gare TGV perdue au milieu des vignes à Allan alors qu'ils ont cette chance extraordinaire d'avoir des TGV qui s'arrêtent au centre-ville de Montélimar...

Claude Jullien, FNAUT PACA

MAL DIT

● **Nicolas Sarkozy, en confirmant le projet de canal Seine-Nord lors d'un discours prononcé à Nesle (Somme) le 5 avril, a proposé «la création d'un groupe de travail Etat-collectivités territoriales pour étudier comment on fera vivre le canal et comment il s'inscrira dans le Grand Paris». On considère généralement qu'il est préférable de réfléchir avant de décider.**

● **Philippe Duron, maire PS de Caen et co-président délégué de l'association «Transport Développement Intermodalité Environnement» (TDIE) s'inquiète de la faiblesse des investissements routiers prévus par le SNIT : «c'est d'autant plus paradoxal que la route est le mode de transport dominant pour le fret».**

● **Patrick Mareschal, président PS du Conseil général de Loire-Atlantique : «l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes est le moyen de rendre l'ouest européen plus accessible afin que notre territoire cesse d'être un far-west marginalisé par rapport au cœur de l'Europe».**

● **Jacques Auxiette, président PS du Conseil régional des Pays de la Loire : «il faut l'aéroport, nous ne pouvons pas nous couper du reste du monde».**

Un élu "démocrate"

Alexandre Mazzorana, vice-président (PRG) de Nantes-Métropole, a une bien curieuse conception de la démocratie : «s'opposer juridiquement à l'aéroport du Grand Ouest et nier les avis des collectivités territoriales est un déni de démocratie, une offense à la libre administration des collectivités territoriales». M. Mazzorana croit sans doute - il n'est pas le seul malheureusement - que le seul fait d'être élu confère une infaillibilité de jugement, et que le simple citoyen n'a qu'à voter et se taire.

Sujets de bac

Section Philosophie - Illustrez ce propos de Keynes : «la difficulté n'est pas de comprendre les idées nouvelles mais d'échapper aux idées anciennes».

Section Lettres - Approuvez-vous cette observation de Bertrand de Jouvenel : «à intelligence égale, la capacité de prévision est minimale chez l'homme qui se trouve au pouvoir» ?

Section Economie - Commentez cette maxime de Pierre Hurmic, écologiste bordelais : «on peut être heureux sans manger de fraises en hiver» ?

Section Sciences - Appliquez à l'automobile cette affirmation de Machiavel : « l'homme est une créature étrange qui s'afflige des effets tout en continuant à en adorer les causes ».

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

BIEN DIT

● **Patrick Bernasconi**, président de la Fédération Nationale des Travaux Publics, à propos du SNIT : «les priorités affichées ne se traduisent pas en matière de programmation ; au total, cela donne l'impression d'une compilation de visions régionales plutôt que d'une vision stratégique nationale».

● **François Grosdidier**, député-maire UMP de Woippy (57) : "l'information et la sensibilisation ne changent que marginalement les comportements. Ce n'est pas à la hauteur de l'enjeu pour la planète. En économie de marché, seul le signal-prix dicte les comportements".

Contradiction

Le 21 avril dernier, **Thierry Mariani**, secrétaire d'Etat aux Transports, recevait les présidents de RFF et de la SNCF et leur rappelait que la priorité devait aller à la rénovation du réseau classique.

Le 27 avril, il recevait des parlementaires drômois dont Hervé Mariton, et leur annonçait que l'Etat garantissait 50% du financement de la gare TGV d'Allan (FNAUT Infos n°167) : un gaspillage de 70 millions d'euros au total...

Réponses de fond

Bernard Poirrez nous communique les réponses reçues des régions Alsace et Franche-Comté à ses suggestions. L'art d'écrire pour ne rien dire !

«Votre suggestion n'est malheureusement pas viable, ni d'un point de vue technique, ni d'un point de vue financier. Ceci étant, l'amélioration des transports collectifs sur l'axe concerné fait actuellement l'objet d'études dont l'issue permettra, le moment venu et le cas échéant, de les faire progresser».

«C'est avec un grand intérêt que j'ai pris connaissance des propositions que vous émettez et de l'intérêt que vous portez au développement du transport ferroviaire. Je vous remercie de votre implication et peux vous assurer de ma volonté à offrir un réseau de transport performant tout en maîtrisant les conséquences financières d'un développement des infrastructures et de l'offre».

Brèves

Transfert modal

Les Brasseries alsaciennes Kronenbourg méritent un coup de chapeau. Elles ont basculé leurs expéditions des camions sur des trains complets au départ de leur usine d'Obernai (Bas-Rhin). En avril 2010, elles ont fêté le départ de leur 1 000ème train complet de 28 wagons (l'équivalent de 42 semi-remorques) vers l'un de leurs quatre entrepôts régionaux. Aujourd'hui, grâce au rail qui assure 80% de ses flux de distribution, son taux de ponctualité chez ses clients atteint 99,2% contre 87% en 2007 quand la route s'octroyait près des deux tiers des envois !

En deux ans, dans l'enquête de satisfaction clients (qualité de service, ponctualité...) que la GMS réalise auprès des industriels de la boisson, Kronenbourg est passé de la quatrième à la première place. Seuls les clients du quart nord-est de la France restent approvisionnés à 100% par la route au départ d'Obernai, car situés dans un rayon d'environ 350 km.

Passages à niveau

RFF a constaté une baisse d'environ 50% du nombre des tués aux passages à niveau - de 51 en 2000 à 25 en 2010 - qui s'explique en particulier par la suppression de 100 PN dangereux et l'aménagement de 150 autres PN. Au-delà de cet aspect matériel, la sensibilisation des automobilistes, conducteurs de deux-roues et piétons est déterminante : 98 % des accidents sont imputables à un non-respect du code par ces derniers.

Ce résultat rend d'autant plus aberrante la décision de Dominique Bussereau de bloquer les réouvertures de voies ferrées en exigeant la suppression systématique de leurs passages à niveau (FNAUT Infos 186, 187, 192).

Trafic ferroviaire

Le trafic SNCF voyageurs a augmenté de 50% depuis 1980, pour dépasser 100 milliards de voyageurs x km par an. Le trafic effectué en Ile-de-France en représente 13% contre 16% il y a 30 ans.

Le trafic TGV représente aujourd'hui 60% de l'activité voyageurs de la SNCF et 84% du trafic Grandes lignes (en voyageurs x km). La progression a suivi le développement du réseau des lignes à grande vitesse. Le trafic TER a lui aussi augmenté de 50% suite à sa prise en mains par les régions.

En 8 ans, la régularité des TGV s'est profondément dégradée : le taux des trains dits "à l'heure" (ayant moins de 5 mn de retard) est passé de 87% à 82%.

Entre 2000 et 2008, le fret ferroviaire a augmenté de 50% (en trains.km) en Allemagne. Entre 2002 et 2009, il a reculé de 56% en France.

La FNAUT face à la crise du rail

Tous les services ferroviaires - Transilien, TER, Intercités et même TGV - ont connu cet hiver de nombreux dysfonctionnements qui ont gravement pénalisé les voyageurs quotidiens et occasionnels et leur ont imposé beaucoup de stress (relations avec les employeurs, garde des enfants). La crise a culminé en novembre et décembre 2010, mais les difficultés n'ont pas disparu.

Pendant toute cette période, les associations de la FNAUT ont été très actives sur le terrain, en particulier dans les régions Rhône-Alpes, PACA, Champagne-Ardenne, Bourgogne et Nord - Pas-de-Calais. De son côté, en collaboration avec elles, la FNAUT a analysé de manière approfondie les causes, très diverses, des dysfonctionnements du rail. Début février, elle a publié un ensemble de propositions de fond impliquant une mobilisation de tous les acteurs (Etat, RFF, SNCF, régions) et visant à réduire le nombre des trains supprimés, en retard ou surchargés (FNAUT Infos n°193).

Des mesures utiles ont été annoncées : traitement d'urgence de 12 «lignes malades», lutte contre les actes de malveillance. Cependant, la crise résultant de décennies d'errements politiques, de sous-investissement ferroviaire et d'erreurs d'exploitation, une situation acceptable ne pourra être retrouvée rapidement. Aussi la FNAUT a demandé que des mesures plus immédiates soient prises pour limiter les désagréments subis par les voyageurs et faciliter leurs déplacements.

Gestion des situations perturbées

● **Mesure 1 :** diffuser plus rapidement l'information disponible sur les causes des dysfonctionnements et la durée probable des perturbations, par tous les moyens de communication utilisés par les voyageurs, et la rendre homogène sur l'ensemble des sources d'information gérées par la SNCF.
● **Mesure 2 :** rendre le service clientèle de la SNCF accessible par courrier électronique et non uniquement par courrier postal.
● **Mesure 3 :** faciliter l'échange ou le remboursement des billets incluant une réservation en cas de perturbations graves du trafic ferroviaire.

Dédommagements financiers suite aux perturbations des services

● **Mesure 4 :** adapter les modalités de l'Engagement Horaire Garanti de la SNCF aux abonnés des TGV, des Intercités et des TER. Des indemnisations minimales doivent être prévues.
● **Mesure 5 :** toute perturbation prolongée des services (travaux, grèves, intempéries, incidents...) doit donner lieu à un dédommagement proportionné à sa durée et à sa gravité par la SNCF et/ou l'autorité organisatrice.

Concertation avec les voyageurs et prévention des incidents

● **Mesure 6 :** faire établir et diffuser par la SNCF des baromètres de ponctualité par lignes, voire par trains pour les plus fréquentés, tenant compte des annulations, et distinguant jours ouvrables et fins de semaine (actuellement, les trains supprimés ne sont pas considérés comme des trains en retard, puisqu'ils n'ont pas circulé ...).
● **Mesure 7 :** désigner au sein de la SNCF des interlocuteurs pour chaque ligne, pouvant être joints rapidement, disposant d'une réelle capacité de réaction technique et commerciale aux demandes collectives des voyageurs. Mettre en place, sur le même modèle, des interlocuteurs TER au sein des conseils régionaux.
● **Mesure 8 :** mettre en place des comités de lignes pour les axes TGV et Intercités, sur le modèle des comités de lignes TER ; sur tous les axes, inclure systématiquement RFF et les autorités organisatrices dans ces comités.

Autres mesures

● **Mesure 9 :** développer la vente de tous les trajets sous forme de billets électroniques, dont les titres TER et les réservations des abonnés TGV et Téoz.
● **Mesure 10 :** généraliser les accords entre les régions et la SNCF permettant aux abonnés TER d'utiliser les TGV sur leurs parcours terminaux.
● **Mesure 11 :** inclure dans la loi sur la continuité du service public les grèves de 59 minutes, qui contribuent à désorganiser les dessertes, notamment TER (voir FNAUT Infos n°176). La FNAUT ne réclame pas une interdiction de ces grèves mais souhaite que leur exercice soit encadré comme celui des grèves «carrées» d'une journée afin qu'un service prévisible puisse être déterminé et garanti.
● **Mesure 12 :** geler toutes les augmentations tarifaires tant que des réponses précises à ces demandes n'auront pas été fournies.

Bien entendu l'essentiel est de tout mettre en œuvre pour réintroduire de la souplesse dans l'exploitation des services ferroviaires, restaurer durablement leur fiabilité et apporter au rail les moyens financiers dont il a besoin pour se développer, qu'il s'agisse de contributions publiques ou de recettes commerciales. La FNAUT demande donc que des engagements plus précis soient programmés et rendus publics par l'Etat, RFF, la SNCF et les régions.

Activités de la FNAUT

● **Jean Lenoir et Jean Sivardière ont rencontré longuement Gilbert Garrel, secrétaire fédéral de la fédération CGT des cheminots.**
● **Jean Lenoir a été auditionné par la commission d'enquête parlementaire sur la situation de l'industrie ferroviaire en France. Il a rencontré Jacques Malécot, délégué général de l'AFRA, Association française du rail, qui regroupe les exploitants ferroviaires privés opérant en France.**
● **Georges d'Achon représente la FNAUT au Conseil économique, social et environnemental de la région Champagne-Ardenne. Paul Mathis la représente au conseil d'administration du Réseau Action Climat.**
● **Marc Debrincat a exposé le point de vue de la FNAUT lors de la troisième conférence UTP-CNISF sur le voyageur au cœur de la gestion des transports collectifs en situation dégradée.**
● **Jean-François Troin est intervenu lors des 7èmes Rencontres nationales du TER organisées à Tours par l'Humanité.**
● **Jean Sivardière a participé à un débat sur l'avenir de l'automobile lors d'une journée du Film sur l'Environnement qui a eu lieu à Aix-en-Provence.**
● **La FNAUT a remis à la DATAR un rapport sur l'impact de la mise en service des lignes à grande vitesse sur la desserte ferroviaire des villes moyennes (résumé à paraître dans FNAUT Infos).**
● **Jean-François Troin et Jean-François Hogu ont été auditionnés par la commission particulière du débat public relative au projet de LGV Paris-Orléans-Clermont-Lyon (POCL).**

Les LGV en débat

Tous les articles sur les lignes à grande vitesse publiés dans FNAUT Infos depuis 2002 ont été rassemblés en un recueil de 36 pages, disponible au siège de la FNAUT (5 euros port compris, paiement en timbres si possible).

Election présidentielle 2012

Comme lors des élections précédentes, la FNAUT interrogera tous les candidat(e)s à l'Elysée sur leur politique de transports et publiera leurs réponses. Vous pouvez contribuez à ce travail important en nous proposant des questions précises à leur poser.

fnaut infos- Bulletin mensuel d'information
Directeur de publication : Jean Sivardière
CPPAP n° 0913 G 88319 - Dépôt légal n°195
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°196
juillet-août 2011
Bulletin de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports - édition nationale

Trop ferroviaire ?

La FNAUT s'intéresse à tous les modes de transport mais se préoccupe spécialement du rail. Il n'y a là rien d'étonnant. D'une part le rail est le seul mode de transport dont l'avenir est aujourd'hui menacé (en particulier les dessertes capillaires voyageurs et fret) ; d'autre part, contrairement aux transports de proximité, il est géré essentiellement par des décideurs nationaux : Etat, RFF et SNCF.

Pourtant des élus, des membres de cabinets ministériels, des hauts fonctionnaires ou des techniciens reprochent volontiers à la FNAUT d'être «trop ferroviaire», en clair de s'accrocher au chemin de fer d'autrefois. Ce reproche est-il justifié ?

Les militants de la FNAUT qui, dès le début des années 1970, à Nantes, à Grenoble ou en Ile-de-France, préconisaient le retour du tramway et provoquaient alors des sourires ou des haussements d'épaule, étaient-ils trop ferroviaires ?

Trop ferroviaires, «intégristes du rail», ceux qui ont bataillé pendant des années pour sauver des lignes menacées et aujourd'hui mieux exploitées (Nice-Digne, Tours-Chinon, Caen-Rennes...), ou pour préserver des emprises ferroviaires trop vite abandonnées et aujourd'hui réutilisées avec succès (Cannes-Grasse, ligne du Haut-Bugey) ou en voie de l'être (Avignon-Carpentras, Nantes-Châteaubriant...) ?

Trop ferroviaires, ceux qui ont réclamé le maintien et l'amélioration des relations interrégionales par trains Corail, et à qui la récente convention Etat-SNCF sur les trains d'équilibre du territoire vient largement de donner raison ?

Trop ferroviaire la FNAUT, quand elle défend une complémentarité intelligente entre le train et l'autocar ?

Disons les choses franchement : si, aux yeux de certains, la FNAUT est «trop ferroviaire», n'est-ce pas tout simplement parce qu'elle défend un mode de transport qui permet de concurrencer efficacement l'avion, la voiture et le camion, et parce qu'elle s'oppose, quand elle l'estime nécessaire, à un lobby autocariste particulièrement influent auprès des élus et des administrations ?

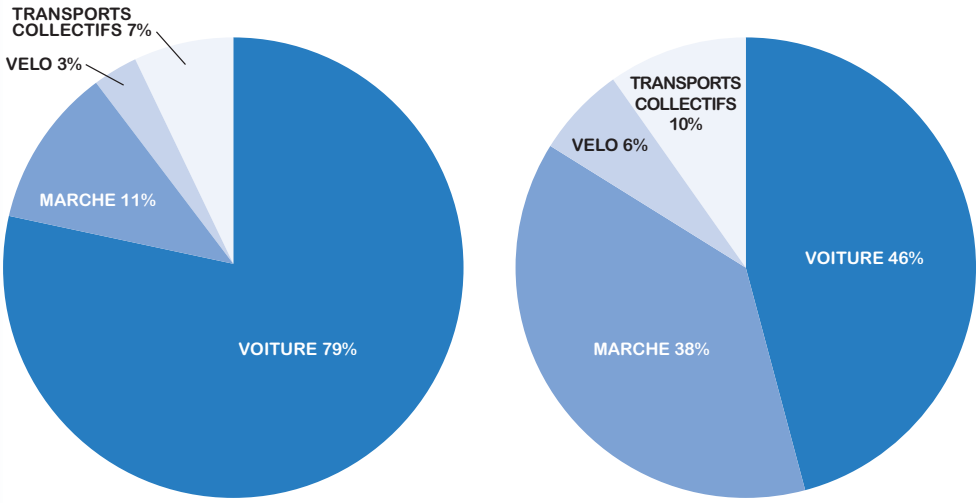
Dira-t-on encore de la FNAUT qu'elle est trop ferroviaire quand le baril de pétrole sera à nouveau à 150 dollars, comme en juillet 2008 ? Trop ferroviaire, ou ferroviaire trop tôt ?

Jean Sivardière

Localisation de l'habitat et pratiques de déplacements

De longue date, la FNAUT dénonce l'étalement urbain diffus et plaide pour une relocalisation de l'habitat dans les zones urbaines denses. Une recherche récente, proposée par Jean-Marie Beauvais et la FNAUT, et financée par l'ADEME, a permis de comparer - toutes choses égales par ailleurs - les pratiques de déplacements de ménages ayant déménagé d'une zone périphérique vers la ville de Tours. Elle met en évidence une stabilité du nombre des déplacements et une forte baisse (de 9 km à 6 km) de la longueur moyenne des déplacements quotidiens (surtout pour les achats) et de l'usage de l'automobile (-38%), principalement au profit de la marche, donc des dépenses en carburant, de la consommation d'énergie et des émissions de gaz à effet de serre des ménages.

REPARTITION MODALE DES DEPLACEMENTS
Avant déménagement - Après déménagement



Le PREDIT et l'ADEME ont récemment confié au PACT d'Indre-et-Loire, à l'université de Tours (ETIcS) et au cabinet Beauvais-Consultants une recherche sur l'impact d'un déménagement d'une zone périphérique d'une aire urbaine vers la ville centre sur les consommations d'énergie des ménages au cours de leurs déplacements et sur les émissions de gaz à effet de serre qui en résultent.

L'Agence d'urbanisme de Tours et Beauvais-Consultants avaient déjà montré qu'un ménage périurbain émettait en moyenne deux fois plus de CO2 qu'un habitant de Tours au cours de ses déplacements. Mais les ménages périurbains diffèrent de ceux du centre par la taille, le revenu, l'âge, le taux de motorisation.

Dans la présente recherche, réalisée elle aussi dans l'aire urbaine de Tours, ce sont les mêmes ménages qui ont été suivis : les consommations et émissions de chacun de leurs membres ont été estimées avant et après le déménagement. On peut ainsi mesurer l'impact du changement de résidence toutes choses égales par ailleurs.

La recherche s'est heurtée à de nombreuses difficultés pratiques. La détection de ménages répondant au problème posé (à partir des fichiers de l'OPAC et de listes fournies par des agences immobilières) a été délicate car le flux migratoire de la périphérie vers le centre est très faible, contrairement au flux inverse des familles à la recherche d'espace vital dans le périurbain.

Une enquête détaillée

En pratique, 19 ménages ont été interrogés : leur résidence initiale était située dans une zone d'habitat peu dense (densité moyenne 258 habitants par km2) située à moins de 30 km du centre de Tours, leur résidence actuelle est située dans la commune de Tours (densité moyenne 3896 habitants par km^2).

Lieu de résidence et déplacements

Le déménagement a eu lieu entre 2005 et 2009. Sur les 19 ménages, 9 habitaient dans des banlieues de Tours, 10 en zone périurbaine au sens de l'INSEE, et un en zone rurale ; 18 sont locataires de leur logement, un seul est propriétaire. En majorité, les ménages pris en compte sont des familles.

Le programme d'activité de chaque membre de chaque ménage sur l'ensemble de la semaine, dans l'ancienne résidence puis dans la nouvelle, a été recueilli par les enquêteurs. Chaque déplacement a été caractérisé par son motif, sa longueur et le mode de transport utilisé. Seuls les déplacements habituels (effectués au moins une fois par mois) ont été recensés.

Il arrive que la composition de la famille ait varié lors du déménagement, celui-ci ayant souvent eu lieu à la suite d'un divorce : si, par exemple, le mari a quitté le ménage, ses activités ne sont pas prises en compte. En définitive 46 personnes ont été interrogées.

Cinq motifs de déplacement (travail, études, accompagnement, achats, loisirs) et neuf modes (voiture conducteur ou passager, covoiturage, vélo, deux-roues motorisé, marche, bus, car, train) ont été distingués.

Pour les déplacements effectués à pied, à vélo ou comme passager en voiture, la consommation de carburant et l'émission de GES sont nulles. Pour les déplacements effectués en voiture comme conducteur, ces données ont été évaluées en utilisant la méthode des bilans-carbone de l'ADEME, qui tient compte du type de carburant, de la cylindrée et du type de parcours effectué (urbain, extra-urbain ou mixte). Pour les transports collectifs, les ratios utilisés sont issus du rapport Deloitte réalisé pour l'Ademe en 2008.

Au total un volume de 823 déplacements a été analysé pour un cycle hebdomadaire : 412 avant déménagement et 411 après. Le nombre des déplacements n'a pas varié : la forte diminution (-40%) des accompagnements, souvent perçus comme une contrainte de la vie périurbaine, est compensée par la hausse des déplacements pour le travail (+7%), les études (+7%), les achats (+8%) et surtout les loisirs (+14%).

Pour chacun des 19 ménages et pour chaque situation avant et après déménagement, 5 grandeurs ont été calculées :

- la circulation automobile générée par le ménage ;
- sa consommation correspondante de carburant automobile ;
- ses dépenses de carburant ;
- la consommation d'énergie de l'ensemble des modes de déplacement utilisés par le ménage ;
- le tonnage d'émissions d'équivalent CO2 généré par l'ensemble des déplacements du ménage.

En totalisant ces grandeurs pour l'ensemble des 19 ménages, on peut alors comparer quantitativement les situations avant et après déménagement. Les résultats résumés en encadrés concernent les déplacements habituels et sont rapportés à une personne, conductrice ou non.

Mais des enseignements qualitatifs instructifs ont également été recueillis au cours des enquêtes.

On ne déménage pas pour réduire sa facture de carburant ou ses émissions de CO2. La principale raison est la séparation des conjoints (7 cas sur 19). D'autres causes ont été notées : des loyers trop élevés, des liens sociaux difficiles à tisser en zone périurbaine, des pertes de temps dans les déplacements automobiles quotidiens, le manque d'autonomie des enfants faute de desserte par transport collectif.

Le changement de résidence est bien vécu par 14 ménages sur 19. Malgré certaines nuances (manque de jardin, pollution, vie chère), beaucoup mettent en avant la liberté procurée par la proximité des activités en milieu dense.

L'usage de la voiture : - 38%

● Le kilométrage annuel effectué en voiture passe de 6.000 km à 3.700 km soit une baisse de 38%. Les écarts autour de cette moyenne sont importants. Dans 3 cas sur 19, le kilométrage parcouru en voiture a même augmenté : une personne en congé parental a repris son travail et s'y rend en voiture ; une autre travaille maintenant à Amboise et s'y rend elle aussi en voiture.

● La consommation annuelle de carburant passe de 474 litres à 298 litres soit une baisse de 37%, un peu inférieure à celle du kilométrage. L'augmentation de la consommation moyenne (8,0 litres aux 100 km aujourd'hui contre 7,9 litres avant le déménagement) est imputable à plusieurs causes : une proportion plus importante des parcours est effectuée en zone urbaine ; contrairement à ce que à quoi on s'attendait, la proportion de véhicules diesel a baissé, passant de 51 % à 43 %, et la cylindrée moyenne a augmenté, passant de 6,0 à 6,3 CV.

● Les dépenses annuelles de carburant passent de 591 € à 349 € soit une économie de 242 € et une baisse de 41%, légèrement supérieure à la réduction de la consommation (37 %) car le prix moyen du carburant a baissé passant de 1,25 € par litre à 1,17 € par litre. Cette baisse s'explique par le fait que beaucoup de déménagements datent de 2008, année où le prix à la pompe a explosé.

Consommation d'énergie et émissions de GES

● La consommation annuelle d'énergie passe de 502 kep à 346 kep soit une baisse de 31% (et non 37% car les anciens utilisateurs de la voiture utilisent d'autres modes dont certains ne consomment pas d'énergie (marche, vélo) alors que d'autres en consomment (bus, car, train).

● Les émissions annuelles de gaz à effet de serre (GES) passent de 1,4 tonne à 0,9 tonne soit une baisse de 35% (et non 31% car certains transports collectifs utilisés sont à traction électrique).

Longueur des déplacements

● La baisse de la consommation d'énergie et des émissions de gaz à effet de serre n'est pas due à une réduction du nombre, qui est resté constant, des activités des ménages exigeant des sorties du domicile. Elle est due à la diminution, très prononcée, de la longueur moyenne des déplacements, qui passe de 9 km à 6 km (-33 %) : la baisse est particulièrement nette pour les achats (-75%), l'accompagnement (-65%) et les études (-65%), elle est plus faible pour le travail (-25%) et surtout pour les loisirs (-15%) car souvent les personnes qui ont déménagé rendent visite le dimanche à leurs parents et amis restés dans leur commune d'origine.

Répartition modale

● On note la baisse de l'utilisation de la voiture (-42%) au profit des transports collectifs (+40%), du vélo (+100%) et surtout de la marche (+243%). C'est assurément la diminution des distances moyennes qui a permis cette évolution : les déplacements pour les études, l'accompagnement et les achats ne dépassent plus, en moyenne, 2 km si bien qu'ils peuvent, en grande partie, être faits à pied.

● La répartition modale des déplacements est donc fortement affectée par la nouvelle localisation, plus urbaine, de l'habitat des ménages étudiés. La marche représente aujourd'hui 38 % des déplacements contre seulement 11 % avant le déménagement. La part de marché de la voiture diminue de 79 % à 46 %. Parallèlement, le vélo et les transports collectifs gagnent chacun 3 points de part de marché en passant respectivement de 3% à 6% et de 7% à 10%.

En conclusion, les résultats de cette recherche exploratoire montrent l'intérêt, pour les ménages comme pour la collectivité, d'opérations telles que les OPAH (opérations programmées d'amélioration de l'habitat) qui visent à convaincre les bailleurs de remettre des logements sur le marché en centre-ville afin d'y installer des familles.

L'étalement urbain : origines, conséquences et remèdes

Les conséquences

Espace et énergie gaspillés

● **Gérard Ducrey, président de la chambre d'agriculture de Haute Savoie : «il y a urgence à préserver les terres agricoles, 500 hectares sont consommés chaque année par l'urbanisation. Un nouvel habitant périurbain consomme 520 m2, deux fois plus qu'en Suisse. Il faut arrêter de gaspiller du foncier et densifier les villes en réhabilitant l'habitat urbain ancien».**

● **Rapport des sénateurs Laffitte et Saunier, 28 juin 2006 : «l'urbanisme périurbain pavillonnaire se développe souvent hors des zones desservies par les transports collectifs. En dix ans, la région Ile-de-France a utilisé la surface de Paris pour construire 30 000 à 40 000 logements par an. Cette urbanisation à l'américaine a le double inconvénient de contraindre les occupants à un usage quotidien de l'automobile et de bâtir des maisons individuelles dont les normes d'isolation sont moins fortes que celles des immeubles collectifs».**

● **Une famille habitant dans une maison bien isolée mais grande utilisatrice d'automobile consomme autant d'énergie qu'une famille habitant dans une maison mal isolée mais utilisant le vélo et les transports collectifs.**

Des ménages fragilisés

● **Yvan Moryussef, vice-président de la FNAIM-Isère : «l'éloignement a été, pour bien des ménages modestes, le seul moyen de réaliser leur rêve d'achat d'une maison individuelle. Mais parcourir 70 km par jour en voiture pour aller au travail et en revenir est devenu un luxe qu'ils ne peuvent plus s'offrir : 20% des acquéreurs potentiels doivent aujourd'hui différer leur achat».**

● **Cyria Emelianoff, professeur de géographie à l'université du Mans : «l'utilisation obligatoire de l'automobile, très onéreuse, par les périurbains contribue à leur paupérisation. Quant aux citadins non-motorisés, ils risquent la ghettoïsation. Les quartiers les plus défavorisés sont aussi ceux dont le cadre de vie est le plus dégradé. De plus en plus hétérogènes, nos métropoles sont de plus en plus inégalitaires».**

● **Marc Pérez, expert au cabinet TTK : «une crise du périurbain se profile dans les vingt ans à venir ; les périurbains, à qui on a fait croire que la solution était la maison pas chère à 30 mn en voiture du centre-ville, vont voir augmenter les prix de l'énergie et baisser celui de leur patrimoine immobilier».**

Une confirmation : en 2008, lors de la forte hausse du prix des carburants, le prix des maisons a baissé de 4,9%, celui des appartements de 1,2% seulement.

L'étalement urbain - périurbanisation en tache d'huile et, de plus en plus, éparpillement urbain (les communes dont la croissance démographique est la plus rapide sont les communes rurales de 500 à 2 000 habitants) - est de longue date une préoccupation fondamentale de la FNAUT en raison de ses conséquences sociales, économiques et écologiques inacceptables. Il a été souvent évoqué dans FNAUT Infos (n°86, 97, 117, 143, 183). Nous revenons ici sur ce phénomène complexe en nous appuyant pour l'essentiel sur les réflexions d'experts, en particulier urbanistes et architectes, que nous avons regroupées en trois thèmes (causes, conséquences, remèdes) et dont on retiendra deux idées clés :

- changer la politique des transports ne suffit pas, on ne pourra réduire la circulation automobile urbaine sans infléchir de manière très volontariste la politique d'urbanisme et de logement ;
- une densification urbaine intelligente est possible et ne doit pas faire peur. Il n'est pas question d'imposer dans les zones urbaines françaises la densité de Hong Kong, 30 000 habitants/km2 !

Les origines de l'étalement

Les causes de la crise persistante du logement et de l'étalement des villes sont multiples et imbriquées. Exemples : la décohabitation (en 30 ans, le nombre moyen de personnes par logement est passé de 2,8 à 2,4), l'augmentation de la surface moyenne de 77 à 90 ; la hausse du nombre des logements inoccupés dans les centres-villes.

● Philippe Escande, éditorialiste aux Echos : «la France s'horizontalise. Avec le vieillissement de la population, la hausse des prix de l'immobilier en ville et le rêve pavillonnaire, le Français s'étale sur tout le territoire. Or un immeuble en ville est moins polluant qu'un lotissement en banlieue. On en arrive ainsi à ce paradoxe : plus le citadin cherche la nature et l'air pur, plus il contribue à leur dégradation».

● Bernard Reichen, urbaniste : «après la guerre, l'urbanisme a reproduit le modèle de l'industrie automobile en séparant les fonctions urbaines : les logements d'un côté, les lieux de travail de l'autre. Mais les zones industrielles se sont vidées, libérant de vastes territoires intermédiaires entre les grands ensembles. Il faut reconstituer des chaînes cohérentes de territoires».

● Bernard Nucci, président de la fédération des promoteurs-Constructeurs des Alpes : «aujourd'hui, le contexte environnemental et la forte hausse du prix de l'essence doivent inciter à revoir notre façon d'aménager l'espace. Le problème est que les promoteurs vont là où le foncier est le moins cher alors qu'il faudrait densifier les villes».

Automobile et forme urbaine

● Francis Beaucire, professeur de géographie à Paris 1 : « si la voiture a réussi, c'est parce qu'on a construit la ville qui allait avec. Le transport public ne réussira que si on consruit la ville qui va avec ».

● Roland Ries, président du GART et maire PS de Strasbourg : «le lien entre urbanisme et transport est très étroit, il ne suffit pas de travailler sur la gestion des flux, il faut aussi se pencher sur la génération des flux».

● Christian Garnier, vice-président de FNE : «c'est le projet urbain qui doit conditionner la demande de mobilité et non l'inverse».

● Gabriel Dupuy, professeur à Paris 1 et à l'ENPC (Le Monde 2, 4-10-2008) : «la voiture accroît les opportunités et fait gagner du temps. La dispersion croissante des lieux de travail, la multiplication des emplois à durée limitée, le développement des emplois de services à horaires flexibles, la fermeture des services de proximité imposent d'être mobile et motorisé. La voiture permet d'accéder à une palette de choix et de prix plus large en matière d'emploi et de logement.

En France, à la différence des Pays-Bas et de l'Allemagne de l'Ouest, les politiques n'ont guère tenté de peser sur la localisation des activités en fonction de leur impact sur l'usage des différents modes de transport. L'automobile est devenue un adaptateur territorial. La croissance du trafic a provoqué une augmentation de la consommation d'espace et de la tolérance envers l'éloignement des commerces, des services, des lieux de travail et de loisirs, qui provoque à son tour une augmentation des besoins de déplacement et un accroissement du trafic. L'accroissement de l'accessibilité automobile s'accompagne d'une détérioration de l'accessibilité non automobile. De plus en plus, les non-motorisés sont coupés de tout : formation, travail, loisirs, vacances».

Gilbert Lieutier, président de l'association Rue de l'Avenir : «j'aime les villes qui ont su maîtriser leur développement et s'arrêtent là où commencent la campagne et la nature. L'étalement que nous connaissons produit une non-ville au milieu d'une non-campagne».

Le bon remède : densifier sans entasser

Pour densifier, en ville comme en périphérie (autour des gares périurbaines), on peut réutiliser des friches artisanales, industrielles ou militaires ; reconstruire des logements vétustes ; intervenir sur un tissu pavillonnaire assez peu dense ; développer l'habitat intermédiaire, plus proche des aspirations individuelles.

● **Jérôme Grange**, directeur de l'Agence d'Urbanisme de l'Agglomération Grenobloise : «bien densifier est très compliqué et suppose de l'imagination et de la qualité architecturale ; il faut opérer en harmonie avec le tissu urbain existant et travailler sérieusement en amont avec les riverains».

● **Yves Lion**, urbaniste : «il y a une place considérable à reconquérir dans les communes périphériques des grandes villes : à Marne-la-Vallée, dont la superficie est une fois et demi celle de Paris intra-muros, il n'y a que 250 000 habitants. On peut densifier ces zones : il faut les réaménager soigneusement, réduire les parkings inutiles, construire, détruire parfois, complexifier».

● **Jean-Marie Guidez**, expert en mobilité au CERTU de Lyon : «personne n'ose prononcer le mot densité car ce terme est assimilé à la construction de barres et de tours. Il y a des confusions énormes : à Lyon, le quartier des Brotteaux, un des plus huppés de la ville, est plus dense que les quartiers dits difficiles. L'urbanisme en doigts de gants, mis en œuvre en Allemagne, Suisse, pays scandinaves et dont Hambourg est un bon exemple, permet de vivre loin du centre-ville, dans une maison avec jardin, dans un environnement dense à proximité d'une liaison de type RER».

● **Serge Gros**, directeur du Conseil d'Architecture, d'Urbanisme et d'Environnement de Grenoble : «il faut développer l'habitat intermédiaire, ni grand ensemble, ni maison individuelle, qui consomme moins de foncier et permet de construire de manière plus performante. Cet habitat convient mieux aux nouvelles générations, qui ne veulent plus passer leur week-end à tailler et tondre, mais s'occuper des enfants, aller au théâtre et passer moins de temps à la pompe et sur les routes».

● **Dominique de Lavenère**, président du Syndicat National des professionnels de l'Aménagement et du Lotissement : «il y a amalgame entre le lotissement fort consommateur de foncier et l'habitat individuel. Le logement individuel a une carte à jouer en ville».

● **Gilles Cusy**, architecte toulousain : «il existe des formes d'habitat individuel capables de s'intégrer au tissu urbain, avec des maisons organisées en bandes ou superposées comme en Grande Bretagne ou en Norvège. Pour reconstruire la ville, il faut créer de la mixité sociale mais aussi mélanger les échelles de construction pour composer un paysage urbain varié».

● **Philippe Fages**, directeur de l'Etablissement Public Foncier Local de l'agglomération grenobloise : «à la demande des collectivités, nous acquérons des biens auprès des propriétaires privés et institutionnels. Cette constitution de réserves foncières garantit aux communes une certaine maîtrise foncière qui permet de neutraliser une hausse du marché pendant la période de maturation des opérations immobilières publiques. Entre 2003 et 2007, alors que le marché grenoblois évoluait de +10% à +15% par an, 54 millions d'euros ont été ainsi mobilisés pour 114 acquisitions sur 19 communes de l'agglomération».

● **Laurent Gaillard**, directeur de l'urbanisme à la Ville de Grenoble : «à Grenoble, 1100 hectares sur 1845 sont déjà bâtis et il n'existe plus de grands tènements disponibles ; pour pouvoir lancer la ZAC Flaubert, nous rachetons une à une des parcelles pour obtenir un plan d'ensemble de 50 hectares et répondre ainsi à la demande de logements et d'activités économiques, c'est de la microchirurgie».

● **Souad Tayar-Ghaffar**, directeur de l'urbanisme à la Ville de Claix, banlieue de Grenoble (7500 habitants) récompensée par la Biennale de l'habitat durable en mai 2008 : «nous avons supprimé le COS et les surfaces minimales constructibles pour reconstruire la ville sur la ville et conserver un poumon vert».

● **Le Réseau Action Climat** : «Paris intramuros est déjà la 3ème ville la plus dense au monde. Défendre les tours au nom de l'augmentation de la densité urbaine est un faux argument. Paris a dépassé la densité acceptable pour ses infrastructures, comme en témoignent quotidiennement la saturation des transports collectifs, le manque d'espaces verts et d'équipements sportifs en plein air, la mauvaise qualité de l'air. Alors que 65% des Français, selon un sondage TNS SOFRES de 2007, ont une vision négative de la densité et que cette dernière est systématiquement associée à l'idée des tours et barres, symboles de l'anonymat urbain et de l'insécurité, la décision "historique" des élus parisiens ne fera que renforcer cette vision repoussoir de la densité. Pourtant, il est tout à fait possible de faire des opérations denses beaucoup mieux acceptée socialement, de type maisons en bande (voir la revue Etudes Foncières n°145, mai-juin 2010).»

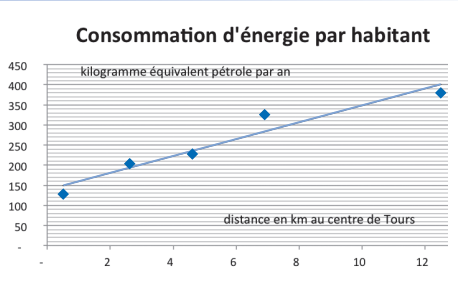
Les avantages de la ville compacte

Les centres urbains denses et compacts, mixant les fonctions, favorisent les distances courtes praticables à pied ainsi que l'usage des transports collectifs et du vélo. A l'inverse, habiter une zone périurbaine impose aux résidents de parcourir des distances plus longues et à recourir davantage à l'automobile.

● D'après le Diagnostic environnemental de la mobilité effectué en 2006 dans l'agglomération lilloise, les émissions de CO2 dans les déplacements d'un ménage de trois personnes sont de 1,1 tonne par an si le ménage habite en centre-ville et de 3,4 tonne s'il habite une commune périurbaine de Lille Métropole. Les plus fortes émissions de CO2 sont constatées sur les territoires les moins densément peuplés et les plus éloignés des centres-villes de Lille et de Roubaix-Tourcoing.

● L'Agence américaine pour la protection de l'environnement (EPA) vient de démontrer l'impact de la localisation de l'habitat par rapport aux transports collectifs sur la consommation d'énergie. Si un ménage habitant une maison isolée, une maison mitoyenne ou un logement collectif s'implante dans un lieu bien desservi par les transports collectifs en conservant le même type d'habitat, il peut réduire sa consommation totale d'énergie de 39%, 42% et 50% respectivement (plus le logement est isolé des logements voisins, plus la part de l'énergie consommée par le ménage dans le chauffage est importante).

● En s'appuyant sur les résultats de l'enquête ménages SITCAT SMAT 2008 réalisée à Tours, Jean-Marie Beauvais a pu calculer la consommation moyenne d'énergie par habitant dans les déplacements pour 5 zones du SCOT : Tours-centre, le reste de Tours, le reste du noyau urbain et les couronnes périurbaines proche et lointaine. Cette consommation augmente régulièrement avec la distance de l'habitat au centre de Tours : elle double quand cette distance passe de 2 à 10 km.



Une nouvelle gare TGV à la campagne ?

Thierry Mariani, secrétaire d'Etat aux Transports, a annoncé récemment à des élus drômois que l'Etat financerait, à 50 %, une nouvelle gare greffée à Allan (à 13 km au sud-est de Montélimar) sur la LGV Paris-Marseille. La FNAUT désapprouve fermement cette caution apportée à un projet techniquement aussi irrationnel (voir FNAUT Infos n°167), avant tout débat démocratique et toute enquête publique.

- En contradiction avec les principes du Grenelle de l'environnement, cette gare détruirait une zone arboricole riche et exigerait des accès routiers et des parkings gros consommateurs d'espace.

- Elle ne pourrait accueillir que 4 TGV par jour et par sens, et seulement en heures creuses.

- Elle n'aurait aucune connexion avec les dessertes TER de la vallée du Rhône.

- Elle signerait la mort de la desserte TGV, aujourd'hui correcte, des gares de Valence-ville, Montélimar et Orange.

- Ce doublon ferroviaire implanté aux marges de Montélimar dévaloriserait la gare centrale et amorcerait le déclin du quartier qui l'entoure, comme cela a été constaté à Valence et Avignon.

- Le coût annoncé par les élus serait de 80 millions d'euros, mais il n'inclut pas les frais de fonctionnement de la gare. Et qui financerait les 144 millions d'euros nécessaires, selon RFF, pour les aménagements routiers ?

- Enfin tout espoir de créer autour de la gare une zone d'activités n'est qu'une illusion, comme l'ont montré les nombreux exemples de gare TGV de plein champ analysés par la FNAUT (rapport de la FNAUT à la DATAR, 2008).

Président PS du conseil régional de Rhône-Alpes, Jean-Jacques Queyranne a rappelé de son côté qu'une étude préliminaire a laissé apparaître bien des incertitudes (faisabilité technique d'une nouvelle gare sur la LGV, clientèle potentielle, développement d'un pôle économique autour de la gare).

En Lorraine, la gare TGV de Louvigny, implantée en pleine nature, va être abandonnée au profit d'une nouvelle gare située à Vandières, au croisement de la LGV Est et de la ligne TER Nancy-Metz. En Avignon, on va relier par un tramway la gare TGV et la gare centrale. Faut-il à nouveau désaménager le territoire en adoptant une démarche inverse à Montélimar ?

Enfin ce projet, dont le financement semble ne poser aucun problème à l'Etat, est totalement incompréhensible à une époque où l'argent public est rare et où la régénération du réseau classique constitue une priorité réaffirmée récemment par le ministre lui-même.

Une démarche novatrice : le contrat d'axe

La notion de contrat d'axe, apparue lors des travaux engagés pour la révision du PDU de Toulouse, est une démarche négociée entre une autorité organisatrice de transports urbains (AOTU) et le territoire pouvant accueillir un projet de transports collectifs :

- l'AOTU s'engage sur un projet de transport en site propre (TCSP) ;
- les communes concernées s'engagent sur des moyens de favoriser la densité urbaine autour du TCSP et l'accessibilité aux stations.

Cette démarche cohérente et volontariste va être mise en œuvre dans l'agglomération grenobloise pour la ligne E de tramway. Grenoble va ainsi construire un nouveau quartier sur l'Esplanade avec 1 200 logements supplémentaires. Le Fontanil a déjà un programme d'urbanisation planifiant un passage de 3 500 à 4 500 habitants. Saint-Martin-Le-Vinoux et Saint-Égrève tablent, à plus long terme, sur 1 500 à 2 000 logements supplémentaires le long de cette colonne vertébrale que sera la ligne E.

Comme l'explique Gabriel Jourdan, maître de conférences à l'Institut d'Urbanisme de Grenoble, «le contrat d'axe permet de compenser les effets pervers de la répartition actuelle des compétences entre les collectivités territoriales, qui freine l'émergence d'une mise en cohérence des politiques d'urbanisme et de déplacements et d'une optimisation des moyens : encore expérimental, le contrat d'axe gagnerait à être rendu obligatoire par la loi afin de garantir que le développement des transports collectifs sera effectivement étroitement coordonné avec celui de l'urbanisation.»

Une bonne idée : le projet BIMBY

Peut-on densifier les tissus pavillonnaires existants ? L'Agence Nationale de la Recherche a sélectionné en 2009 le projet BIMBY, «Build in my backyard».

Le concept est simple : il est possible de construire une nouvelle maison entre deux maisons existantes, en créant ainsi un front de rue tout en préservant l'intimité des parcelles existantes.

Deux communes de l'agglomération de Tours sont candidates pour servir de terrain d'expérimentation. Si on admet qu'il est économiquement et socialement possible de densifier de 1% par an les quartiers pavillonnaires les plus anciens (construits entre 1949 et 1981), 300 nouvelles maisons individuelles pourraient ainsi être construites chaque année sur le territoire du SCOT de Tours sans artificialiser de nouveaux espaces agricoles ou naturels.

Rêves et réalités

● **Bruno Marzloff**, directeur du groupe Chronos (en 2008) : «la hausse brutale du prix du pétrole plonge les salariés éloignés de leur travail dans la détresse. Les limites de l'étalement urbain sont visibles. Les individus et le marché réagissent aujourd'hui face à l'imprévoyance des autorités. La chute du prix de l'immobilier aux USA est proportionnelle à la distance qui sépare les logements des centres, elle reflète les enjeux des accessibilités et de leur coût en essence et en temps. En France aussi, nous n'avons plus les moyens des rêves de maisons avec jardin à une heure de voiture du travail. La liberté qu'on croyait y voir s'y mue en enfermement».

● **Augustin Berque**, géographe : «dans les pays anglo-saxons, ce sont plutôt les riches qui habitent hors des villes. En France, ce sont plutôt les pauvres et les classes moyennes, expulsés hors de la cité qui, jusqu'au 19ème siècle, était une ville de remparts dont ne sortait que l'aristocratie et plus tard la bourgeoisie».

● **Denis Wenisch**, représentant de la FNAUT en Auvergne : «à Aurillac, le maire Alain Calmette vante son "projet de ville à la campagne", la ZAC de Cueilhes, "vitrine et avenir de la ville" mais aussi son dernier espace libre : 120 ha de pavillons sur des lots de 500 à 1000 m2. Pendant ce temps, l'Agenda 21 de la ville évoque les nécessaires économies d'énergie et les transports propres, alors que la solution de fond est le retour à la densité».

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

● **Yves Martin**, ingénieur général des Mines, ancien président de la Mission Interministérielle contre l'Effet de Serre : «la ville est invivable avec l'automobile et la périphérie urbaine invivable sans l'automobile».

● **Dominique Romann**, pilote du réseau TER de la FNAUT : «l'étalement urbain en France s'explique aussi par la disponibilité de terrain libre, la liberté laissée aux communes de lotir, et la plus-value encaissée par les propriétaires alors que la hausse des prix est souvent liée aux investissements ou aux choix publics. Les collectivités et l'Etat doivent se mobiliser en faveur de l'habitat collectif et des habitats intermédiaires, alors que l'on n'arrête pas de faire rêver les Français sur la petite maison et son terrain à la campagne, appuient les copropriétés à caractère social et taxent la vente de terrains urbanisés non desservis par les transports collectifs».

Seine-Nord : il est encore temps de... réfléchir

Comme nous l'avons signalé (FNAUT Infos n°195), Nicolas Sarkozy a accepté la création d'un groupe du travail État-collectivités territoriales ayant pour objectif de réfléchir à la mise en valeur du canal (ce qui en dit long sur le sérieux des études économiques antérieures), mais pas question de s'interroger sur la pertinence de ce projet approuvé par tous les élus UMP, PS et même Verts du Nord - Pas-de-Calais et d'Ile-de-France. Seule exception à notre connaissance : les Verts de Picardie. Christophe Porquier, vice-président du Conseil régional de Picardie, dénonce «un projet pharaonique, coûteux et inutile».

«Depuis des années, les nombreuses questions soulevées par ce canal restent sans réponse. Une forme de dogmatisme aveugle conduit VNF à défendre le canal contre tout bon sens : non seulement les vertus de l'infrastructure sont illusoires, mais le creusement du canal risque d'être aussi celui du déficit public. L'Etat apportera 1 milliard d'euros, les collectivités 800 millions, l'Union européenne au mieux 450 millions, le solde étant à la charge du concessionnaire. Or tout laisse à penser que l'investissement initial devrait dépasser les 4,45 milliards d'euros annoncés, et l'Etat s'est engagé à assumer l'éventuel déficit d'exploitation. Il n'y aura pas de petits actionnaires lésés comme pour Eurotunnel, c'est chaque contribuable français qui cotisera. On peut comprendre que le canal n'enthousiasme ni Bercy ni Matignon.

En absorbant 20 millions de m^3 d'eau, puis plusieurs millions de m^3 par an en usage régulier puisés dans l'Oise et dans l'Aisne, le canal (qui comporte des ouvrages d'art colossaux) aurait des conséquences environnementales dommageables. Pire, aucun système de redevance ne permettra de limiter l'usage de l'eau ou de financer des contreparties écologiques.

Le canal ne concurrencera pas la route et sa flexibilité, mais le rail, alors même que le fret ferroviaire est déjà mal en point. Les milliards promis au canal inutile manqueront pour le développement du fret ferrovaire sur l'axe Nord-Sud où le report modal pourrait être bien supérieur pour un coût équivalent.

Les promesses concernant l'emploi laissent perplexes : 25 000 emplois dans la logistique sont annoncés autour du canal pour un trafic espéré de 14 millions de tonnes de fret en 2020 et 25 en 2050. Or le port du Havre n'assure que 16 000 emplois (entreposage compris) pour 80 millions de tonnes par an».

Les seniors et l'auto/train

Fnaut-Infos n°194 attire l'attention sur les modes de transport alternatifs à l'automobile qui permettent aux personnes âgées n'ayant plus la possibilité de se déplacer en voiture d'exercer leur «droit au transport», mais ne fait pas mention de l'auto/train. Ce mode de transport, conjugué au train, au TGV notamment, permet pourtant aux seniors - entre autres - de se déplacer sur moyennes et grandes distances en sécurité et, une fois à destination, d'utiliser pour de petits déplacements la voiture que l'on a l'habitude de conduire (ce qui est plus sécurisant que la location). Ainsi l'auto/train constitue un bon compromis entre l'usage de la voiture comme lorsque l'on était jeune et l'abandon total du volant, une voie douce et progressive vers cet abandon.

Certes la SNCF a cru bon de supprimer peu à peu, au cours de ces trois dernières années, toutes les liaisons transversales auto/train entres villes de province. Subsistent néanmoins 9 liaisons (12 l'été) entre Paris et le sud de la France, de quoi rendre service à des dizaines de milliers de personnes âgées désireuses de continuer à voyager malgré «l'outrage des ans».

Marie-Rose Bernazzani, association des usagers du transport auto/train (AUTAUT)

Autoroute urbaine apaisée

Une expérimentation de régulation du trafic par la vitesse est actuellement menée sur un axe routier axe essentiel de l'agglomération grenobloise : la rocade sud. Les automobilistes sont priés de rouler à 70 km/h, au lieu des habituels 90 km/h, chaque matin entre 6h et 10h et chaque soir entre 16h et 20h. Quatorze panneaux dynamiques de vitesse donnent leurs instructions aux conducteurs.

Cette opération, inédite sur une voie urbaine, vise à fluidifier le trafic et réduire les bouchons. On sait en effet que le débit et la régularité du trafic sont maximaux pour une vitesse d'environ 70 km/h ; les jours de forte pollution atmosphérique, la vitesse est limitée à 70 km/h sur les grandes voiries grenobloises et le trafic est alors fluide.

«L'objectif est de retarder au maximum la congestion de l'axe, de freiner la remontée de la "queue de bouchon" afin de ne pas bloquer certaines sorties et de rendre plus fluides et apaisées les conditions de circulation.»

On se demande pourquoi l'expérimentation, imaginée de longue date, n'a pas été faite plus tôt. Mais, tant que les élus s'accrochaient à leur projet de rocade nord, il ne fallait surtout pas démontrer que d'autres solutions existaient pour venir à bout des bouchons...

Nouvelles du vélo

Guidon d'or et clou rouillé

La Fédération française des Usagers de la Bicyclette (FUB) a décerné ses prix traditionnels 2011.

Chambéry Métropole (126 000 habitants) a reçu le Guidon d'or, pour un partenariat exemplaire ayant abouti à la création d'une passerelle cyclo-piétonne sur le ruisseau de la Mère qui permet aux cyclistes d'éviter un carrefour dangereux.

Le Clou rouillé revient à la ville de Saint-Avold (17 000 habitants), pour le non respect de la loi, qui obligeait à prendre en compte le vélo lors des nombreux aménagements de voiries réalisés dans tout le centre-ville, et le refus d'appliquer le décret du 30 juillet 2008 sur l'obligation de réaliser des doubles sens cyclables dans les zones 30. Au contraire, la mairie continue à adapter le centre-ville à la voiture : 2 000 places de parking pour les voitures et 12 arceaux pour les vélos !

Ont été nominés pour le Clou rouillé :

- la Ville de Lyon, pour la non-généralisation des doubles sens cyclables dans sa zone 30, qui est une des plus étendues d'Europe. En effet, 84 % des rues à sens uniques ont été exclues de ce dispositif par un arrêté de la Ville de Lyon.

- la Ville de Reims, pour le manque d'aménagements cyclables, notamment lors de la réalisation du tramway. Reims n'affiche aucune ambition en matière de politique cyclable : voies de bus toujours interdites aux vélos, suppression de voies cyclables à l'approche d'un carrefour, zones 30 sans doubles sens cyclables.

Ventes de vélo

En 2010, les ventes de vélos ont reculé de 3,5% en France (3 millions de vélos, soit un chiffre d'affaires de 1,3 milliard d'euros). Mais la part des vélos utilisés pour se déplacer en ville progresse : 27% contre 17% en 2000.

Le vélo électrique se répand : 38 000 exemplaires ont été vendus en 2010 contre 27 300 en 2009 et 3 900 en 2005. Son succès est cependant bien plus spectaculaire en Allemagne, où 300 000 exemplaires ont été vendus en 2010.

Vélo solaire

Un français de 27 ans, Florian Bailly, vient de rejoindre Tokyo après avoir parcouru 10 000 kilomètres sur un vélo électrique utilisant l'énergie solaire. Il a traversé l'Italie, la Slovénie, la Croatie, la Serbie, la Roumanie, l'Ukraine, la Russie, le Kazakhstan, le Kirghizistan et la Chine. Une impressionnante traversée en seulement quatre mois, à la vitesse moyenne de 120 kilomètres par jour. Avec un vélo normal, il aurait couvert la même distance en six mois.

Vocabulaire de colloque

Ne parlez plus du gyropode Segway, cet engin à deux roues sur lequel on peut se déplacer en restant en équilibre grâce à un stabilisateur gyroscopique, mais du «transporteur personnel urbain auto-équilibré». Ajoutez sur un ton convaincu que le gyropode, venu tout droit des USA, est «l'ambassadeur de l'écologie et du développement durable» (Midi Libre).

Insistez sur l'importance du marketing territorial et sur la nécessité de renforcer la robustesse de la gouvernance et la gestion des hubs physiques, sociaux et virtuels, enfin de réduire la consommation d'espace-temps.

En conclusion, réclamez un mode d'emploi de l'altermodalité, une proposition originale qui laissera votre auditoire sur une excellente impression.

Un monde de fous

La République de Palaos, petit archipel de l'océan Pacifique, est membre de l'Alliance des petits états insulaires, qui milite pour des réductions drastiques des émissions de gaz à effet de serre et une baisse de la consommation des énergies fossiles afin de limiter à 1,5°C la hausse des températures en 2100 par rapport à la période pré-industrielle. Dans les années 1970, des recherches avaient permis la découverte de réserves de pétrole au large de l'archipel, mais celles-ci n'avaient jamais été exploitées. L'actuel président de la République estime aujourd'hui qu'il est temps d'extraire ce pétrole pour réduire le coût des importations d'hydrocarbures et créer des emplois.

Selon le Conseil mondial des entreprises pour le développement durable, le nombre de voitures va continuer à croître dans le monde, pour atteindre 1,3 milliard en 2030 et 2 milliards en 2050, soit 2 fois plus que le parc mondial actuel. Malgré une production en baisse, près de 62 millions de nouveaux véhicules ont été construits en 2009.

Concours étudiants du GART

A l'occasion de ses 30 ans, le GART veut préciser sa vision de la mobilité à l'horizon 2020 en lançant un concours parmi les étudiants en transport, urbanisme, aménagement du territoire, logistique, économie des transports, sciences politiques, sociologie, communication et ingénierie. Les travaux présentés pourront couvrir tous les champs liés à la mobilité (véhicules, aménagement du territoire, gouvernance, financement, innovation, intermodalité, infrastructures, maîtrise de l'énergie). Les candidats ont 6 mois pour proposer leurs idées aux élus. Un jury d'experts, d'universitaires, de décideurs publics est mobilisé (www.gart.org).

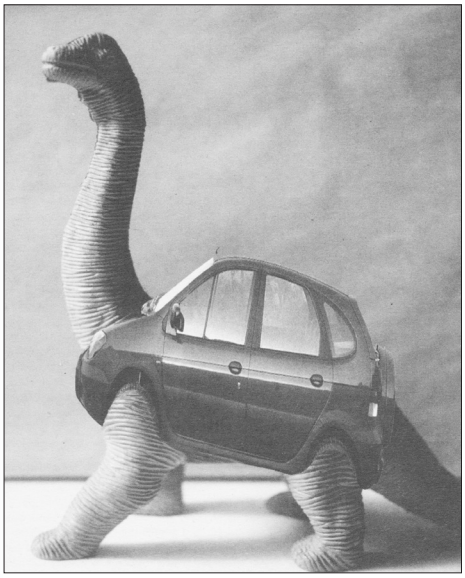
BIEN DIT

● **Arthur Soëne**, sous-préfet de Guebwiller (68) : «l'absence actuelle d'accès ferroviaire à Guebwiller est un réel handicap, le train permettrait de décloisonner la ville et redonnerait une grande vitalité à tous les acteurs de la cité». Le bassin de vie de Guebwiller compte plus de 40 000 habitants.

● **Norbert Métairie**, président de l'agglomération de Lorient, aime les piétons : «une ville qui marche bien, c'est une ville où l'on marche beaucoup».

● **Nicolas Guenro**, directeur d'Autocool : «on ne passe pas de la voiture personnelle à l'autopartage mais à l'intermodalité, on utilise aussi le vélo et le transport collectif».

● **Jules Nyssen**, directeur général des service de la ville de Montpellier : «les communes et leurs groupements ont vocation à s'intégrer dans une collectivité locale unique».



Voyance ferroviaire

Pour attirer le client, la SNCF n'a pas peur d'innover. «La voyante Mylena sera à bord des iDTGV Nice-Paris (2900) le 8 avril et Paris-Marseille (2913) le 10 avril. Elle vous proposera des voyances de qualité afin de vous éclairer, de vous guider sur vos choix dans le domaine affectif, professionnel ou psychologique, et de vous aider le plus possible à éviter les erreurs dans votre chemin de vie.» La voyante prédit-elle l'heure d'arrivée de l'idTGV ?

Excès de vitesse

La desserte TER Grenoble-Valence est assurée partiellement par des cars circulant sur autoroute. La durée minimale du trajet est de 60 mn pour 82 km. La fiche horaire indique que certains trajets sont effectués en 45 mn, voire même 25 mn, ce qui correspond à une vitesse moyenne de 197 km/h. L'erreur, signalée par l'ADTC-Grenoble, figurait encore dans la deuxième édition de la fiche horaire fin février.

Brèves

Une définition simple

Yield management : gestion des prix en temps réel, en fonction des capacités disponibles. C'est la méthode introduite en transport aérien et reprise par la SNCF.

Les Français et la voiture

82% des ménages français sont motorisés. Parmi eux, 36% possèdent deux voitures et 6% trois voitures ou plus.

Aujourd'hui, les enfants de 5 à 10 ans font 60% de leurs déplacements en voiture, contre 25% dans les années 1970.

La part moyenne des transports dans le budget des ménages est de 16% (alimentation 16% aussi, logement 22%). Une voiture coûte 5 000 euros par an.

On trouve 30 millions de voitures de tourisme en France. En 2006, la distance moyenne parcourue était de 12900 km. Depuis 2004 la France importe davantage d'automobiles qu'elle n'en exporte.

Observatoire de l'UTP

En 2009, selon l'Observatoire de la mobilité publié par l'UTP :
- la moitié des habitants des villes de plus de 50 000 habitants ont réduit leurs déplacements en voiture ;
- un Français sur trois persiste à ne jamais utiliser les transports publics, le plus souvent à cause de leur fréquence insuffisante et de leurs arrêts mal situés ;
- 56% des Français prendraient davantage les transports publics s'ils étaient mieux informés du tracé des lignes et de la position des arrêts.

Fret ferroviaire

La Deutsche Bahn (DB Schenker) considère que son test de liaison fret entre l'Allemagne et la Chine continentale se termine avec succès. Le trajet a été effectué en deux fois moins de temps que par voie maritime et le prix est moins élevé que le transport aérien. Si la demande est suffisante, la ligne pourrait devenir régulière dès cette année.

Le saviez-vous ?

● A Bienne (Suisse), tous les parkings centraux sont payants : les parkings publics, ceux des centres commerciaux et ceux des entreprises.

● Aujourd'hui davantage de TGV circulent entre Lille et les autres villes de province qu'entre Lille et Paris.

● 37% du chiffre d'affaires Voyageurs de la SNCF est réalisé aux guichets, le reste l'est par Internet.

● Selon l'Etablissement Public de Sécurité Ferroviaire (EPSF), 9 voyageurs ont été tués en 2009 (10 en 2008) : dans 8 cas sur 9, le décès a été provoqué par une imprudence du voyageur.

● Hors ligne 14, la vitesse moyenne du métro parisien est de 25 km/h.

Populisme automobile

La mortalité routière n'est pas une fatalité : de 16 600 tués en 1972, on est passé, malgré un triplement du volume du trafic, à 7 800 en 2002 et 4 600 en 2007, grâce aux efforts déployés en matière de réglementations, contrôles, sanctions, formation des conducteurs, équipement des véhicules, aménagement des voiries. Quand on veut, on peut. Les décisions les plus efficaces sont celles qui ont créé des **chocs psychologiques** : les premières lois contre l'alcoolémie au volant puis les limitations générales de la vitesse (1973), la création du permis à points (1992), enfin l'introduction des radars automatiques (2003) qui a permis à elle seule de réduire de 10 km/h la vitesse moyenne et de 30% le nombre annuel des tués.

Sur les 14 000 vies sauvées depuis 2002, 11 000 l'ont été grâce aux radars. Le nombre de tués chute en moyenne de 66% à proximité d'un radar après son installation. D'après une enquête de la DSCR portant sur 697 radars installés dans 52 départements différents, la mortalité a été totalement éradiquée autour de 220 d'entre eux.

D'ici la fin 2012, 1 000 radars nouveaux vont être implantés, dont 320 à des feux rouges et 30 à des passages à niveau ; 100 seront des radars tronçons mesurant la vitesse moyenne d'un véhicule sur un trajet de plusieurs km, ce qui évitera les ralentissements avant l'arrivée devant un radar suivis d'accélérations. Des radars mobiles, embarqués à bord de voitures ou motos de police banalisées, sont en cours d'expérimentation.

Cependant l'Etat s'est peu à peu désintéressé de la sécurité routière depuis 2007, et l'objectif de Nicolas Sarkozy - moins de 3 000 en 2012 (soit 47 tués par million d'habitants comme en Suède, aux Pays-Bas et en Grande-Bretagne aujourd'hui) - ne sera pas atteint.

Depuis le début 2011, la mortalité a même progressé de 10% alors que le nombre des victimes était encore d'environ 4 000 en 2010. L'assouplissement du permis à points (FNAUT Infos n°192) décidé par le Parlement, avec l'accord du gouvernement, a très vraisemblablement contribué au relâchement du comportement des conducteurs, en particulier en accréditant l'idée perverse que les petites infractions sont sans danger (la récente loi LOPPSI a renforcé les sanctions des infractions les plus graves).

La sécurité routière devait donc redevenir une priorité nationale. Outre le développement des aménagements cyclables, des transports publics et du fret ferroviaire, plusieurs mesures-chocs étaient nécessaires :

- interdire toute information sur l'implantation des radars automatiques, ces informations ne servant qu'aux conducteurs qui foncent, ralentissent soudain puis accélèrent une fois dépassée la zone "dangereuse" (indique-t-on aux voleurs quels quartiers la police va surveiller ?) ;
- interdire strictement de téléphoner en conduisant (un automobiliste sur six le faisait en 2004, un sur trois aujourd'hui) ;
- ramener à 0,2 g par litre de sang, comme en Suède, le taux maximum autorisé d'alcoolémie, en commençant par les professionnels de la route et les jeunes conducteurs (selon Jean-Yves Salaün, délégué général de la Prévention routière, le problème de l'alcool au volant ne concerne pas seulement les alcooliques, il concerne surtout les buveurs occasionnels) ;
- abaisser de 10 km/h, comme en Espagne, la vitesse maximale autorisée sur les routes et autoroutes : quand la vitesse diminue de 1%, le nombre des tués diminue de 4%. En prime, la consommation de carburant et les émissions de CO2 sont réduites, la facture acquittée par l'automobiliste aussi.

Le gouvernement a enfin réagi le 11 mai, mais de manière décevante. Une seule mesure-choc a été décidée : le démontage des panneaux signalant les radars fixes et l'interdiction des détecteurs embarqués de radars, véritables machines à frauder interdites en Allemagne et en Suisse. Elle a provoqué une bronca de 76 députés UMP tendance "droite populaire", inquiets pour leur réélection et n'hésitant pas à tomber dans le populisme automobile le plus affligeant en faisant état de la «profonde exaspération de milliers d'électeurs» et en dénonçant «les pièges quotidiens tendus aux automobilistes» ou encore «une décision irréfléchie prise sous la pression des lobbies de la sécurité routière et des ayatollahs qui souhaitent un monde sans voiture».

Le Premier ministre décida alors de «rester ferme» tandis que le ministre de l'Intérieur Claude Guéant annonçait la suspension du retrait des panneaux et la pose de 2 200 "radars pédagogiques" signalant les vitesses sans verbaliser. Une cacophonie telle que Dominique Bussereau, député UMP et ancien secrétaire d'Etat aux Transports, a pu déclarer : «si quelqu'un me demande ce qui a été décidé concernant les radars, je suis incapable de lui expliquer» et dénoncer «les atermoiements» du gouvernement.

La FNAUT a le regret d'annoncer le décès, en avril dernier, de Lucien Repiquet. Défenseur convaincu des transports publics, il avait représenté la FNAUT en Bourgogne dès 1982 puis fondé la FNAUT Bourgogne en 1994 et présidé cette fédération jusqu'en 2003.

Activités de la FNAUT

- **Jean Sivardière, Jean Lenoir et Marc Debrincat ont été reçus par Nathalie Kosciusko-Morizet, ministre de l'Ecologie et du Développement Durable, et son conseiller technique Antoine Cordier. Ils ont présenté diverses propositions concernant l'organisation des transports urbains, départementaux et régionaux et leur financement.**
- **Jean Lenoir et Marc Debrincat ont été auditionnés par le sénateur Francis Grignon sur l'ouverture du TER à la concurrence.**
- **Jean Sivardière et Jean Lenoir ont été auditionnés par le Comité d'évaluation et de contrôle des politiques publiques (CEC) de l'Assemblée Nationale sur la politique d'aménagement du territoire en milieu rural (routes et autoroutes, transports publics, aéroports).**
- **Anne-Sophie Trcera a répondu favorablement, pour la FNAUT, à la consultation lancée par la Commission Européenne sur les recours collectifs des consommateurs (actions de groupe).**
- **Marc Debrincat et Jean-Marie Tisseuil ont répondu à un questionnaire de l'Union Européenne sur la mise en place d'un système d'information multimodale à l'échelle européenne.**
- **Anne-Sophie Trcera a été nommée membre de la formation Clients du transport aérien auprès du Conseil Supérieur de l'Aviation Civile.**
- **Jean-François Hogu représente la FNAUT au Conseil National de l'Air pour un nouveau mandat, sa suppléante est Simone Bigorgne.**
- **Jean Lenoir et Marc Debrincat représentent la FNAUT au comité de suivi de la convention Etat-SNCF sur les trains d'équilibre du territoire (TET).**
- **Le Conseil national de la FNAUT a longuement débattu avec Yann Le Floch, directeur du service planification de la direction des sillons de RFF, responsable de la mise en place du cadencement généralisé.**
- **La FNAUT a obtenu du GART, de l'UTP et des opérateurs Veolia, SNCF-Proximités, Keolis, RATP et CarPostal le financement d'une étude, confiée à Jean-Marie Beauvais, sur l'évolution des coûts d'usage de la voiture et du transport collectif de proximité depuis 1970.**

fnaut infos- Bulletin mensuel d'information
Directeur de publication : Jean Sivardière
CPPAP n° 0913 G 88319 - Dépôt légal n°196
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°197
septembre 2011
Bulletin de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports - édition nationale

Cabotage

Les autocaristes français réclament de longue date l'autorisation d'ouvrir des liaisons régulières interrégionales d'autocar, mais ils n'ont pas obtenu satisfaction : commandé par Dominique Bussereau, le rapport Labia préconisait une expérimentation prudente, par exemple sur Lyon-Bordeaux, mais la réglementation n'a pas été assouplie.

Suite à l'évolution de la législation européenne, une loi de 2009 a cependant autorisé le cabotage sur les lignes internationales, comme en ferroviaire : un cabotage encadré, puisqu'il ne doit pas générer plus de 50% du chiffre d'affaires de chaque liaison concernée.

La société Eurolines, pilotée en France par le groupe Veolia, a sauté sur l'occasion pour essayer de mieux remplir ses autocars, dans lesquels 30 à 40% des places restent inoccupées. Très réactive, elle propose désormais, dans le cadre de ses liaisons entre le Grand Ouest français et l'Europe de l'Est (Prague en particulier), des services Rouen-Paris, Caen-Paris, Rennes-Paris, Nantes-Paris, Angers-Paris et Rennes-Rouen. Malgré une qualité de service médiocre, elle pense accroître de 15% sa clientèle française annuelle de 800 000 voyageurs. Une quarantaine d'autres liaisons devraient être ouvertes par la suite.

Eurolines mise évidemment sur ses tarifs attractifs, inférieurs de moitié à ceux du train, pour séduire une clientèle de jeunes ou de seniors acceptant des temps de trajets deux fois plus longs : par exemple Caen-Paris en 3h30 à partir de 15 euros.

Cette initiative répond à une demande d'une partie croissante du public. Elle arrive au mauvais moment pour la SNCF, déjà soumise à la concurrence de l'avion "low-cost" et du covoiturage à longue distance, qui se développe : elle risque en particulier de déstabiliser l'économie fragile des trains TET d'aménagement du territoire en captant 10 à 15% de leur clientèle.

La FNAUT attend donc de la SNCF qu'elle fasse preuve du même dynamisme que les autocaristes pour faciliter l'usage du train et attirer la clientèle modeste dans les trains TET, en particulier en étendant aux usagers de ces trains les bénéfices de la carte Enfant-Famille, utilisable à ce jour uniquement sur les trains à réservation obligatoire.

Jean Sivardière

Le TER en voie de paupérisation ?

Alors que la demande de transport ferroviaire régional se renforce, les conseils régionaux peinent à assurer le financement du TER. Comment résoudre cette contradiction et éviter une paupérisation du TER, dont on peut déjà observer les premiers signes ? Alors que la Cour des Comptes recommandait, en novembre 2009, un repli drastique du réseau TER (FNAUT Infos n°182), le récent rapport de Gilles Savary réaffirme au contraire la pertinence de la technique ferroviaire, et analyse avec clairvoyance tous les obstacles institutionnels et financiers auxquelles se heurte aujourd'hui le développement du TER. Mais ses propositions, malgré leur intérêt, ne sont pas encore à la hauteur des enjeux écologiques et sociaux. Des réformes plus profondes sont indispensables, faute de quoi une véritable régression de l'offre TER est à craindre.

Photo : Marc Debrincat

Le rapport Savary

La FNAUT a récemment critiqué les positions de Gilles Savary, vice-président PS du Conseil général de la Gironde, sur l'automobile (FNAUT Infos n°193). Mais Gilles Savary est aussi un ancien vice-président de la commission Transports du Parlement européen, connu pour son volontarisme ferroviaire, et le rapport qu'il a remis récemment à l'Association des Régions de France, « Pour une nouvelle étape de décentralisation ferroviaire », constitue une heureuse surprise. Il aborde en effet les problèmes de fond et cherche à "sauver le TER" au moment où beaucoup d'autres acteurs sont prêts à baisser les bras.

Le rapport Savary nous apparaît comme une tentative bien orientée mais inachevée de repenser l'avenir du TER, devenu très incertain : le risque de paupérisation du TER n'est pas imaginaire (voir encadré page 3).

L'offre TER

En plein accord avec la FNAUT, M. Savary écarte les recommandations aveugles de la Cour des Comptes qui proposait de fermer 7800 km de lignes à faible trafic. Il affirme explicitement la supériorité technique et écologique du train (capacité, rapidité, confort, faible consommation d'énergie, faibles émissions de CO2) sur « les solutions moins coûteuses » vers lesquelles les régions sont tentées de se tourner.

On regrettera cependant que M. Savary, qui n'a pas consulté la FNAUT, ne souligne pas les déficiences actuelles de l'offre ferroviaire : retards, horaires inadaptés,… Ces déficiences expliquent en partie la faible fréquentation de certains services TER et les fragilisent en limitant les recettes et en masquant la réalité de la demande potentielle, généralement sous-estimée par les élus régionaux. Pour s'en convaincre, il suffit de com-

parer notre offre régionale à celle de la majorité de nos voisins européens.

D'autre part M. Savary estime qu'« à tarification fixe, toute amélioration ou développement des services creuse les déficits ». Cette vision malthusienne est dangereuse. En réalité, tout dépend de l'offre initiale : en Suisse, la généralisation du cadencement s'est traduite par une hausse de 20 % du nombre de trains x km, à coût quasi-constant.

En France, l'offre TER est aujourd'hui encore très éloignée de son optimum "allemand" : son développement peut induire une forte hausse de la fréquentation et donc des recettes, surtout si on cesse d'encourager l'usage de la voiture par des investissements routiers inconsidérés et ruineux.

La gouvernance du TER

M. Savary fait le même constat que la FNAUT : « la gouvernance de proximité du TER a été efficace mais la décentralisation ferroviaire n'a été qu'une demi-décentralisation ». Il déplore la mauvaise coordination entre les régions et les autres collectivités, et souhaite une gouvernance plus simple et plus claire du TER : « la segmentation des compétences doit être reconsidérée pour mieux répondre aux besoins des usagers et rendre le transport collectif plus attractif face à la voiture ».

La possibilité offerte par la loi SRU de créer des syndicats mixtes (autorisant l'extension du versement transport) n'ayant pas eu le succès escompté, M. Savary propose de créer des « agences départementales des mobilités » comprenant la région, le département et les autorités urbaines. Chaque agence définirait un schéma départemental des mobilités, et les schémas départementaux seraient intégrés dans un schéma régional définissant l'information des usagers et la tarification, et coordonnant les investissements intermodaux.

Ces propositions sont intéressantes, mais ne simplifient pas le dispositif institutionnel et ne permettent pas de traiter la concurrence entre TER et routes, car elles restent prisonnières du cadre départemental.

Cependant, allant plus loin, M. Savary évoque une répartition nouvelle des compétences, qui ne serait plus basée sur la technique (train ou car) : à la région les lignes de transport collectif à fort potentiel de clientèle, aux départements les services « sur-mesure ».

Il rejoint ici ce que préconise la FNAUT : une organisation rationnelle des déplacements de proximité exige que l'essentiel des compétences transports et routes confiées actuellement aux départements soit réparti entre les régions et les agglomérations afin d'éviter les incohérences et les gaspillages.

Dans cette perspective, les lignes départementales périurbaines seraient intégrées aux réseaux urbains et les lignes interurbaines gérées par les régions en coordination avec les TER ferroviaires et routiers. Les départements ne conserveraient que la responsabilité des transports de proximité (scolaires, marchés) dans les zones de faible densité. Les investissements routiers de capacité menés par les départements sont trop souvent surdimensionnés, ils dissuadent les automobilistes d'utiliser le TER : ils doivent être pilotés et maîtrisés par les régions. Quant à la collaboration entre régions voisines pour une bonne gestion des TER interrégionaux, elle peut être améliorée sans réforme institutionnelle.

La concurrence

M. Savary affirme courageusement que l'ouverture du TER à la concurrence est inéluctable et propose de l'expérimenter dès maintenant de manière limitée aux services abandonnés par la SNCF ou aux nouveaux services créés en cas de réouvertures de lignes. Il suggère la création de compagnies ferroviaires régionales (sociétés d'économie mixte ou sociétés publiques locales) et la possibilité d'exploiter ces services en régie, sans appel d'offres.

Cette proposition est trop timide. La FNAUT souhaite que l'expérimentation concerne aussi les lignes à faible trafic dont le rapport recettes/dépenses est préoccupant et où des économies d'exploitation peuvent permettre d'éviter des transferts sur route et, au contraire, de pérenniser et développer les services ferroviaires.

Paradoxalement, M. Savary, très timoré en matière de libéralisation du TER, préconise celle des services nationaux d'autocars. Mais cela reviendrait à ouvrir totalement le rail à la concurrence ! Cette libéralisation serait dangereuse : alors que l'avenir des trains TET est très problématique, elle ferait inévitablement perdre à la SNCF leur clientèle modeste. Mieux vaut, par exemple, étendre à ces trains les avantages de la carte Enfant-famille, aujourd'hui réservée aux utilisateurs des trains à réservation obligatoire.

Le rapport ignore les propositions d'améliorations de l'offre TET présentées par la FNAUT, et notamment la possibilité de créer des relations de cabotage à moyenne distance, qui permettent d'assurer des services ferroviaires "à bas coûts" avec des performances de confort et de vitesse nettement supérieures à celles du car.

Le financement du TER

M. Savary souhaite un financement pérenne du TER, mais il laisse de côté la piste des économies. Les régions consacrent aux routes (qui n'entrent pas dans leur vocation) des sommes importantes qui pourraient être transférées au TER. D'autre part, une ouverture à la concurrence sur les lignes en activité les plus déficitaires permettrait d'en réduire les coûts d'exploitation et d'attirer une clientèle nouvelle grâce à des innovations commerciales.

Réticent face à une extension régionale du versement transport, qui pourrait pénaliser les entreprises implantées en zones rurales, M. Savary propose d'affecter au TER une part du produit de la future taxe poids lourds et le produit d'une taxe nouvelle de solidarité territoriale acquittée par les grandes entreprises implantées dans les grandes agglomérations, ou encore le transfert aux régions de taxes à forte composante territoriale perçues par l'Etat. Il imagine aussi une péréquation interrégionale au bénéfice des régions les moins denses.

La FNAUT estime qu'une contribution des entreprises, en particulier celles des zones périurbaines, est nécessaire et légitime. Elle désapprouve par contre l'hypothèse dangereuse d'une affectation d'une part de la taxe poids lourds aux transports collectifs : cette taxe doit servir à financer le trafic de fret, de même que le péage urbain doit financer les transports urbains, qu'une taxe sur le trafic aérien intérieur doit financer les LGV et qu'une taxe autoroutière contribue déjà au financement des trains TET.

M. Savary suggère enfin que les tarifs reflètent davantage les coûts de production et tiennent compte de la capacité contributive des usagers. S'il s'agit d'une hausse progressive et très modérée, si les usagers modestes disposent de réductions ciblées, et si les déplacements occasionnels et familiaux sont moins coûteux, l'idée est pertinente : un service public dont les tarifs s'écartent trop de la réalité économique doit être fortement subventionné, et il est fragilisé en cas de baisse de la volonté politique. Mais elle est prématurée : il faut d'abord que la qualité du TER s'améliore, que les dépenses routières des régions disparaissent, que les effets de l'ouverture à la concurrence aient été testés, … et que l'automobiliste assume les vrais coûts d'usage de son véhicule.

Une ressource pérenne affectable au TER peut en effet être obtenue très simplement en augmentant la part régionale de la TIPP. Il en résulterait une hausse du prix des carburants négligeable devant celle qui est liée à la hausse du prix du pétrole (+ 10 dollars le baril = + 5 centimes le litre de carburant).

Le point sur l'offre TER

Les régions, devenues autorités organisatrices en janvier 2002 (hors Ile-de-France et Corse), se sont impliquées très sérieusement dans la gestion du TER.

● Les gares et le matériel roulant ont été modernisés. Certaines régions (Midi-Pyrénées, Auvergne, Limousin) participent aussi au financement de la régénération des voies ferrées.

● Les fréquences ont été renforcées, le nombre des circulations quotidiennes a doublé. Des services interrégionaux ont été créés. Des tarifications attractives ont été introduites. L'intermodalité (rabattements, tarification et billetterie, information) a été développée.

● Le public a réagi favorablement à ce renouvellement de l'offre : la fréquentation a augmenté de plus de 40%.

Cependant la qualité de service du TER laisse fortement à désirer dans de nombreuses régions : trains supprimés, en retard ou surchargés (FNAUT Infos n°193). Des progrès ont été réalisés dans certaines régions depuis l'hiver dernier, en particulier en Provence-Côte d'Azur, malgré les nombreux travaux en cours qui perturbent l'ensemble des services ferroviaires, mais les dysfonctionnements n'ont pas disparu, en particulier sur les 12 lignes dites « malades » dont plusieurs de celles de l'étoile de Lyon.

Une contradiction

La congestion routière, la hausse du prix des carburants, l'allongement des distances domicile-travail, la concentration croissante des emplois dans les grandes villes et la sensibilité du public aux enjeux environnementaux (nuisances, dépendance pétrolière, dérive climatique) renforcent la demande de transport ferroviaire régional.

Mais, confrontées à la hausse des coûts d'exploitation du TER et à la baisse des recettes fiscales, les régions n'arrivent plus, faute de marge de manœuvre financière et d'autonomie fiscale, à répondre à cette demande croissante.

On observe même des replis discrets de l'offre TER (comme dans les transports urbains et départementaux) : remplacement de trains par des cars aux heures creuses, réduction de l'amplitude horaire des services. Des commandes de matériel roulant sont menacées.

Par ailleurs les travaux de régénération du réseau ferré classique lancés par RFF sont consistants : 13 milliards d'euros seront investis sur la période 2011-2015, le TER en bénéficiera largement. Cependant leur rythme reste insuffisant par rapport aux recommandations du rapport Rivier de 2005, il permet seulement d'éviter une dégradation supplémentaire du réseau.

Le service ferroviaire 2012

Le service 2012, qui débutera le 11 décembre 2011, va être marqué par une profonde recomposition des horaires des trains : 80% d'entre eux vont être modifiés. Ce travail très lourd mobilise 40 experts de RFF depuis 4 ans.

Les motivations de RFF sont variées (nous résumons ci-dessous un exposé présenté au Conseil national de la FNAUT par Yann Le Floch, directeur de la planification à la direction des sillons de RFF).

● De très nombreux travaux sont en cours ou vont être entrepris sur le réseau : régénération de lignes dégradées, investissements de capacité, lancement de LGV (Tours-Bordeaux, Le Mans-Rennes, deuxième phase du TGV Est, contournement de Nîmes et Montpellier), raccordements des LGV au réseau classique (17 pour Tours-Bordeaux). RFF doit pour cela dégager des plages horaires supplémentaires sans dégrader l'offre voyageurs et fret.

● La mise en service de la LGV Rhin-Rhône ne concerne pas seulement l'axe radial Paris-Mulhouse et l'axe transversal Strasbourg-Lyon-midi, elle réagit sur les TGV diamétraux et le RER C en Ile-de-France. Cette nouvelle LGV est connectée à tout le réseau français, ainsi qu'au réseau suisse à Bâle (la Suisse impose ses horaires cadencés).

● De nouvelles demandes de transport international par TGV entre l'Ile-de-France et l'Angleterre ou le Benelux sont émises par Veolia.

● Enfin RFF doit poursuivre la mise en place du cadencement des trains, dont les avantages sont multiples (voir FNAUT Infos n°171 ; l'étude complète de Gabriel Exbrayat est disponible sur le site internet de la FNAUT). Toutes les régions veulent accélérer le cadencement de leurs TER, sauf Bretagne et Pays de la Loire (qui attendent la mise en service de la LGV Bretagne), Champagne-Ardenne et Lorraine.

Mise en ordre des sillons

L'objectif de RFF est de simplifier son graphique (ensemble des sillons horaires alloués aux opérateurs, complété par les intervalles de temps attribués à la maintenance et aux travaux), devenu un « monstre horaire » qui change à chaque heure et chaque jour. Aujourd'hui ses marges de manœuvre sont très étroites, les travaux sont saupoudrés la nuit et en début d'après-midi alors que, pour les accélérer et en réduire les coûts, il faut les regrouper (ce qui peut impliquer de reporter en journée le trafic de fret).

RFF a donc cherché à mettre en ordre les sillons avec plusieurs objectifs :

- optimiser la capacité disponible sur le réseau et l'utilisation du matériel roulant afin de mieux satisfaire tous ses partenaires (SNCF, régions, opérateurs privés) sans attendre les conflits naissant de demandes en ordre dispersé ;
- simplifier la conception de l'offre en "l'industrialisant" ;
- en cas de perturbations, mieux gérer les situations dégradées et accélérer le retour à la normale ;
- piloter les investissements en fonction des besoins d'utilisation du réseau.

Outre le regroupement des travaux, une planification rationnelle des horaires suppose une « ouverture vers le cadencement ». Mais, en 2012, il n'y aura pas de cadencement généralisé comme cela a été annoncé initialement, un peu vite, par RFF. On sera encore très loin du modèle suisse car les performances techniques du réseau n'auront pas encore été suffisamment améliorées.

Un casse-tête

Le travail de RFF est très complexe car il s'agit d'organiser un réseau (mixte voyageurs et fret) et de tenir compte de tous les besoins et de tous les paramètres techniques. Sont concernés 15 000 sillons quotidiens. La démarche fait intervenir les gestionnaires d'infrastructure voisins, la SNCF gestionnaire d'infrastructure délégué, la direction des circulations ferroviaires (300 horairistes SNCF), 21 conseils régionaux, les exploitants (directions nationales et régionales SNCF, opérateurs privés).

● Pour déterminer les horaires, on commence par recenser les besoins (objectifs de dessertes voyageurs et fret, plages pour travaux), aux exigences contradictoires. Les travaux impactent beaucoup les trains de nuit, fret et Lunéa (Paris-Briançon par exemple). Pour que le train soit une alternative crédible à la voiture, il faut des arrêts dans les villes moyennes mais les hommes d'affaires veulent des trains rapides entre Paris et les grandes villes de province. Or les "trains bolides" (souhaités par la SNCF pour affichage alors qu'un ou deux arrêts seraient plus rentables) sont de gros consommateurs de sillons : la création d'un bolide Strasbourg-Lyon supprime 2 TER et 2 trains de fret entre Dijon et Lyon.

● On intègre ensuite les multiples contraintes techniques (cisaillements d'itinéraires, possibilités de dépassements de trains, nombre des quais disponibles dans les gares) puis les contraintes externes (coordination des horaires aux frontières, absence de trafic nocturne sur la LGV Méditerranée).

● On vérifie enfin si les objectifs sont atteints. La démarche est itérative.

Le service 2012 (suite)

Les outils de planification

Divers outils sont à la disposition de RFF pour mettre de l'ordre dans les sillons et dans les travaux. On peut ainsi :
- limiter les variantes des missions des trains, systématiser le choix des arrêts ;
- développer les batteries de trains ;
- organiser la mixité des trafics.

Sur Tours-Bordeaux, on regroupe les TGV en batteries et on glisse des trains de fret entre deux batteries. Dans les gares, on fait passer les trains de fret entre les plages de correspondances des trains de voyageurs. Aux heures creuses, on fait circuler moins de TER et davantage de fret.

Les points dimensionnants

Les « points dimensionnants » du réseau ont été identifiés par RFF.

Les points "super-durs" sont le tronçon francilien Massy-Valenton, la gare de Lille-Europe, le triangle de Coubert au sud-est de Paris, les voies uniques dans les Alpes, la gare de Lyon-Part-Dieu.

Les points "très durs" sont la LGV Paris-Lille, la ligne Paris-Creil, les gares de Paris-Nord et Paris-Lyon, la LGV Paris-Lyon, le nœud de Marseille, les lignes Nîmes-Narbonne et Baudrecourt-Strasbourg, le nœud de Strasbourg.

Les autres points durs sont les gares de Paris-Est et Paris-Montparnasse, la plaine d'Alsace, Angers-Nantes, Tours-Bordeaux, la ligne PLM Dijon-Lyon, la LGV Méditerranée, Marseille-Nice.

La construction de l'horaire

● Les TGV intersecteurs, les plus contraints, pilotent le reste du travail : sillons radiaux, sillons de maillage, sillons sur les lignes en antennes.

● L'horaire est construit autour de grands nœuds de correspondances ("hubs") régionaux. Les trains convergent sur le nœud sur une courte plage horaire. Lors de ces rendez-vous, les trains s'apportent mutuellement des voyageurs. A chaque nœud, on a la séquence : arrivées, échanges, départs.

Paris n'est pas un nœud, puisque toutes les gares y sont en cul-de-sac.

RFF travaille d'abord le maillage national en définissant les sillons rapides, puis étudie les lignes en antennes et le fret. La même démarche est reprise à l'échelle de chaque région. L'ordre de complexité est le suivant (carte 1) :
- Ile de France, Rhône-Alpes, Nord- Pas-de-Calais (les trames nationale et régionale y sont fortement liées) ;
- Picardie, Centre, Bourgogne, Franche-Comté, Alsace, Aquitaine, PACA, Languedoc-Roussillon ;
- Pays de la Loire, Poitou-Charentes, Bretagne, Haute et Basse Normandies, Champagne-Ardenne, Lorraine, Limousin, Auvergne, Midi-Pyrénées.

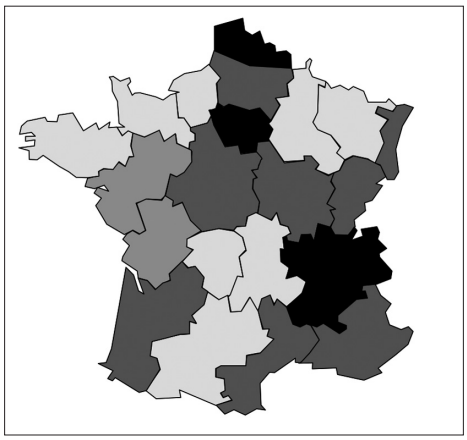
Les trafics TER varient d'une région à l'autre : 65 en Ile-de-France (en millions de sillons x km), 28 en Rhône-Alpes, 14 en Nord-Pas-de-Calais, 11 en Lorraine et Bourgogne, 10 en Picardie, Centre, Midi-Pyrénées et PACA, 9 en Alsace, 8 en Bretagne, Pays de la Loire et Aquitaine, 7 en Languedoc-Roussillon, 6 en Champagne-Ardenne et Auvergne, 4 en Haute Normandie, Poitou-Charentes et Franche-Comté, 3 en Basse Normandie et Limousin (carte 2).

A titre d'exemple, 10 allers-retours aux horaires compliqués relient actuellement Rennes et Nantes ; l'objectif est de passer à 18 allers-retours régulièrement espacés dans le temps.

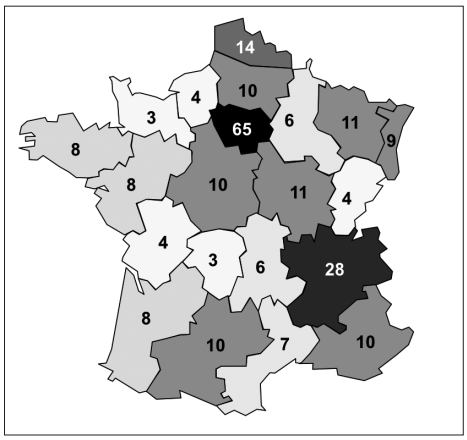
Un cadencement pertinent

La pertinence du cadencement en France est récente. Elle est due à la réduction des temps de parcours, qui crée une demande de trains fréquents. Le TGV ayant contracté le territoire, l'ensemble du réseau est maintenant dans la zone de pertinence du cadencement. Le cadencement des trains sur un itinéraire donné devient pertinent à partir de 6 allers-retours par jour.

Ainsi, sur Paris-Nice, le nombre des trains quotidiens est passé de 3 en 1974 à 6 en 2002 ; sur Paris-Lyon, de 11 non cadencés en 1978 à 23 cadencés en 2002.



Carte 1 : Interactions entre trames nationale et régionales



Carte 2 : Volumes des trafics régionaux

Agent seul ?

Une présence humaine à bord des TER est coûteuse mais elle est généralement nécessaire. Le rôle de l'agent d'accompagnement est multiple :
- en tant que contrôleur, il doit vérifier les titres de transport et peut vendre des billets (sans surtaxe quand l'achat en gare est impossible) ;
- en tant qu'agent commercial, il doit informer les voyageurs sur les tarifs, retards et correspondances (en particulier en cas de situations perturbées) ;
- en tant que chef de train, il veille à la sécurité des voyageurs, donne le départ du train et intervient en cas d'arrêt du train en pleine voie ;
- en tant que "surveillant" du train, responsable de la sûreté des personnes, il doit réprimer les incivilités et alerter la police si nécessaire ; sa présence peut rassurer les voyageurs.

Il faut évidemment que l'agent d'accompagnement effectue correctement son travail. Or les voyageurs constatent souvent que le contrôleur est invisible ou qu'après un rapide passage dans les voitures, il se réfugie dans la cabine de conduite : en Suisse, le contrôleur circule sans cesse dans le train pour vérifier les billets et surveiller ou aider les voyageurs.

La FNAUT estime cependant que la circulation d'un train à agent seul (le conducteur) est acceptable :
- pour les RER et Transilien, c'est le cas depuis très longtemps ;
- pour les trams-trains (Mulhouse-Thann, Nantes-Clisson et bientôt les lignes de l'Ouest lyonnais) ;
- sur les lignes rurales à faible trafic, dont l'équilibre économique est fragile et la pérennité mal assurée (un train exploité à agent unique est préférable à un autocar à agent unique soumis aux aléas et dangers du trafic routier).

Le contrôle des billets doit alors être effectué par des brigades, comme en transport urbain. Le conducteur peut faire lui-même les annonces aux voyageurs, comme dans les métros, RER et autocars : les commandants de bord en font bien dans les avions !

Enfin si, exceptionnellement, le contrôleur absent au départ d'un TER n'est pas remplacé, le train doit partir quand même dès lors qu'il est équipé correctement (fermeture automatique des portes, vidéosurveillance).

Comités de lignes

Selon Christian Broucaret, président de la FNAUT Aquitaine : « les comités de lignes ne résolvent pas tous les problèmes du TER, mais ils permettent des avancées significatives. Ils jouent un rôle positif parce que toutes les parties peuvent se rencontrer, échanger et confronter leurs points de vue ».

Tramway souterrain : l'erreur de Nice

Gilbert Lieutier, président de l'association Rue de l'Avenir, critique le projet de deuxième ligne de tramway de Nice, qui sera partiellement enterrée (la municipalité regrette même que la première ligne ne l'ait pas été, car "elle gêne la circulation automobile").

Le choix du tramway est pertinent : le choix du bus n'aurait pas conduit automatiquement à une requalification de l'espace public et, compte-tenu du retard énorme pris en matière de transport collectif, un geste fort en faveur du "non-automobile" était souhaitable.

Mais, inconvénient fondamental (sans parler des surcoûts évidents de construction et d'exploitation), le tramway enterré n'implique aucune restriction des espaces dédiés à la circulation et au stationnement des voitures. Or ce qui est déterminant dans une politique de ré-équilibrage modal, ce n'est pas en première instance le développement des alternatives (tramway, bus, vélo), mais l'accroissement des contraintes sur l'usage de l'automobile. Si le réaménagement de l'espace public au profit du tramway, avec réduction de l'espace accessible aux voitures, était réalisé, on pourrait même à la limite (provocation !) éviter d'acheter le tramway, car l'essentiel serait déjà fait. Partout, les politiques d'offre ont conduit à l'échec ou du moins montré leurs limites (même en Suisse !) ; la bonne démarche est d'agir sur la "demande" automobile (et de deux-roues motorisés).

Le tramway enterré ne permet pas de saisir l'opportunité d'un réaménagement de l'espace public, pourtant nécessaire au renforcement de l'incitation à la marche et à l'usage du vélo, mais aussi à la requalification des fonctions résidentielles et commerciales, et donc au renforcement de la vraie vie dans une vraie ville. On peut mentionner aussi les effets d'écran, de coupure forte, qui seraient causés par les trémies d'extrémités du tunnel, ainsi que les difficultés à réaliser une accessibilité de qualité pour les personnes à mobilité réduite.

Un autre inconvénient est relatif à la sécurité des personnes, aussi bien les voyageurs à bord du tramway que les passants qui se déplacent dans la rue.

L'exemple de certaines villes allemandes qui, à la fin des années 1950, ont certes maintenu leurs tramways mais ont cédé à la "modernité" en les enterrant dans les centres-villes, est édifiant : aujourd'hui, tandis que certains de leurs réseaux sont, en fin de journée, des lieux où est ressentie une très forte insécurité, elles se rendent compte qu'il est impératif réduire la place de l'automobile en milieu urbain.

Information multimodale et billettique : une étude de la FNAUT

Cette étude menée par Marc Debrincat, Aymeric Gillaizeau et Jean Lenoir a bénéficié du soutien financier de la DGITM (Ministère de l'Ecologie). Pour chacun des deux thèmes traités, les auteurs ont, en collaboration avec les FNAUT régionales, dressé un état des lieux, procédé à une évaluation et proposé des améliorations. L'étude est téléchargeable sur le site de la FNAUT.

L'étude est limitée aux transports terrestres nationaux. Une première partie porte sur les informations nécessaires pour un trajet combinant un ou plusieurs modes de transport collectif. La seconde partie ne porte pas sur la tarification mais sur les systèmes dématérialisés de billetterie.

Le problème est double. Il s'agit :

- d'une part de répondre aux besoins croissants des voyageurs, qui souhaitent que leurs déplacements en transport collectif soient simples et fluides, et réclament des dispositifs d'information et des systèmes tarifaires couvrant le déplacement de porte à porte ;
- d'autre part de contribuer à la maîtrise des coûts d'exploitation, un enjeu essentiel pour les opérateurs de transport et les autorités organisatrices.

Diverses bonnes pratiques ont été observées par la FNAUT à l'étranger, notamment en Suisse, et sont décrites dans l'étude. Des progrès dans ces deux directions permettraient de rendre le transport collectif plus attractif et d'accélérer le report modal.

L'information multimodale

Elle peut être délivrée à trois "niveaux" : l'espace public, dont la lisibilité doit informer sur l'organisation des différents modes de transport ; l'information statique (signalétique, plans, horaires imprimés) ; l'information dynamique instantanée (annonces sonores et information électronique).

Elle doit être claire, délivrée au bon endroit et au bon moment, cohérente, complète, fiable et compréhensible par les voyageurs étrangers. Elle doit permettre de disposer d'informations sur l'ensemble de la chaîne des déplacements, en temps réel, de manière homogène quels que soient les systèmes de communication mis à la disposition des voyageurs. En cas de perturbation inopinée, elle doit idéalement toucher le voyageur avant qu'il soit confronté à la perturbation, et lui proposer un itinéraire de remplacement.

En France, la gare est le lieu privilégié de l'information multimodale, mais des dispositifs se développent aussi à bord des véhicules de transport.

Un système d'information horaire national incluant le mode ferroviaire et utilisant les systèmes régionaux d'information multimodale ou y renvoyant doit être développé.

L'internet mobile est particulièrement adapté à l'information multimodale, la couverture du réseau téléphonique 3G doit être étendue. Mais l'information imprimée n'est pas obsolète : l'information imprimée sur les TER et les liaisons ferroviaires grandes lignes doit être maintenue et améliorée.

La billettique

Elle est définie comme l'ensemble des opérations dans laquelle les billets papier ont été remplacés par des supports de technologie plus avancée. Elle concerne à la fois le mode de distribution et les titres de transport.

En France, la billettique monomodale s'est développée dans le secteur des transports urbains et ferroviaires sous les formes les plus modernes : billets électroniques ; puces Near Field Communication (NFC) qui peuvent être intégrées à des smartphones, des clés USB ou des cartes bancaires ; paiement par SMS ; tarification a posteriori.

Une majorité de réseaux urbains propose les abonnements sous des formes billettiques. Les systèmes billettiques régionaux permettant l'accès aux TER n'ont pas assez développé les capacités d'intermodalité tarifaire et sont peu adaptés aux voyageurs occasionnels. Les réseaux de cars départementaux ignorent ces dispositifs.

Les axes d'amélioration de la billettique sont les suivants :

- en urbain, le développement de l'achat à distance et sur support NFC ;
- en ferroviaire, le développement des billets électroniques pour toutes les destinations, sous une forme totalement dématérialisée, en rappelant qu'il s'agit d'un titre nominatif et en maintenant un certain nombre d'informations à la connaissance du voyageur ;
- l'institution d'une véritable intermodalité tarifaire en systématisant les possibilités d'intégration des titres de vélo libre-service, transport urbain, cars départementaux et TER sur un même support billettique au moyen de l'interopérabilité des systèmes billettiques des différentes autorités organisatrices ; ces titres doivent être disponibles pour des durées d'abonnement variables.
- enfin il faut prévoir la possibilité de fournir une preuve d'achat pour les paiements par puce NFC, permettre aux voyageurs de se désinscrire facilement des systèmes de postpaiement, délivrer une information claire sur la durée, la zone et les modes de transport compris dans les différents supports billettiques, et anonymiser les titres de transport selon les recommandations de la CNIL.

Manifeste pour une ville à 30 km/h

Le manifeste ci-dessous a été adopté par Rue de l'Avenir, Les Droits du Piéton, la Fédération des Usagers de la Bicyclette, France Autopartage, la FNAUT, le Club des Villes et Territoires Cyclables...

La rue n'est pas une route. Rues, ruelles, impasses, artères et autres voies de nos villes ne sont pas identiques aux nationales, départementales et rocades. Une évidence pour tous ? Pas au regard du code de la route puisque la même logique routière s'y applique. Il y a urgence à mettre en œuvre le code de la rue dans nos villes et nos villages ; la ville n'est pas réductible à une somme de routes dont l'objectif premier est de faciliter la circulation automobile, assignant à résidence les plus vulnérables et empêchant tout autre choix de mobilité.

La nécessité de densifier harmonieusement les agglomérations pour lutter contre l'étalement urbain et la volonté d'y recréer du lien social nous font dire qu'il est temps d'entrer à nouveau dans l'ère de la ville.

Pour une ville respectueuse de tous

Enfant, parent avec poussette, senior, accidenté de la vie, personne à mobilité réduite, cycliste, patineur, piéton, chacun a droit à la ville. Un usage responsable de l'automobile en est la condition, en particulier grâce à une modération des vitesses.

Apaiser la ville

Un automobiliste roulant à 50 km/h peut s'arrêter sur 28 m. S'il roule à 60 km/h, la vitesse est encore de 40 km/h après un freinage sur 28 m, et le choc est fatal à un piéton. On ne peut donc considérer comme bénin un "petit" excès de vitesse. L'usage du téléphone en mains libres réduit l'angle de vision et multiplie le temps de réaction.

Si les accidents sont moins graves en ville (30% des tués et 67% des blessés en ville, l'inverse hors agglomération), la situation reste préoccupante. Piétons et deux-roues se trouvent au premier rang des victimes : 70% des piétons tués le sont en milieu urbain, et 37% des accidents mortels ont lieu sur un passage protégé (Observatoire national interministériel de sécurité routière, 2006). Les plus vulnérables sont les plus de 65 ans, qui représentent 63% des piétons tués en ville. On retrouve cette sur-représentation des plus de 65 ans pour les tués à vélo en milieu urbain (50%), contre 25% pour les 40-64 ans.

La réduction de la vitesse sur les autoroutes urbaines contribue à apaiser la ville en habituant l'automobiliste à modérer sa vitesse.

30 km/h : un maximum en ville

La vitesse oblige le conducteur à porter son regard loin devant lui, essentiellement sur la chaussée, l'isolant de son environnement immédiat, en particulier de ce qui se passe sur les côtés. La ville disparaît au profit de la route et les usagers locaux sont réduits au statut d'obstacles. C'est ainsi que l'enfant qui joue sur le trottoir et risque de s'élancer pour traverser la rue n'est pas vu. Et dans ce cas, comme plus le véhicule roule vite et plus ses distances d'arrêt s'allongent, l'accident devient presque inévitable. Dans un choc à 50 km/h, un piéton est tué à coup sûr, il a plus de chances de s'en sortir à 30 km/h.

Les nuisances sonores baissent également avec la réduction de la vitesse. En ville, tous ces bénéfices s'obtiennent contre un allongement de seulement quelques secondes par kilomètre parcouru, négligeable à l'échelle d'un trajet complet. La limitation à 50 km/h doit donc devenir l'exception au lieu de la règle et réservée à des axes de transit.

Des avancées dans les textes... à dynamiser sur le terrain

Les premiers textes dits du « code de la rue » vont dans le sens d'une ville apaisée : ils établissent le principe de prudence, créent la zone de rencontre (20 km/h, priorité piétons) et facilitent la traversée des piétons et la circulation des cyclistes (doubles sens cyclables obligatoires dans les zones apaisées et tourne-à-droite aux feux tricolores).

Il apparaît essentiel que les responsables de la circulation mettent en œuvre les outils de progrès de ce « code de la rue », et d'autre part fassent connaitre et respecter les règles. Ces dispositions renouent avec une ville pensée en termes de convivialité et de qualité de vie, et nous voulons inciter chacun à poursuivre volontairement la démarche au travers de cet appel.

Ville 30, tous acteurs

Par cet appel, nous engageons chaque conducteur responsable, à commencer par nous-mêmes, signataires de ce manifeste, à exercer sa liberté de modérer sa vitesse : en roulant de manière apaisée partout où la vie locale est présente, en affichant son engagement à l'aide de l'autocollant « Ville 30, ville à vivre » disponible sur le site www.ville30.org.

Une réduction de la vitesse pour augmenter la sécurité, la qualité de vie, la convivialité, renforcera l'idée de réhabiliter la ville pour ce à quoi elle était destinée : un lieu de vie et d'échanges.

Sécurité routière

En Belgique

En Belgique (La Croix du 22 avril 2011), la mortalité routière a été réduite de 44% en une décennie mais la tâche est difficile. Selon l'Institut belge pour la sécurité routière, en effet, un accident sur deux sur les autoroutes belges implique un camion étranger. La sécurité en Wallonie se rapproche peu à peu de celle de la Flandre.

Une vision globale

Selon Claude Gilbert, directeur de recherches au CNRS cité par La Croix, il faut analyser toutes les causes des accidents : « pourquoi fabriquer des voitures qui peuvent rouler à 180 km/h quand la vitesse est limitée à 130 ? Dans beaucoup de zones résidentielles, des lignes droites favorisent les excès des jeunes en deux-roues, alors qu'en Grande-Bretagne, la conception des lotissements intègre l'accidentologie. S'il ne livre pas un supermarché à l'heure, un chauffeur routier perd son tour ou est pénalisé financièrement. Plus globalement, ne peut-on songer à une réduction de l'usage de la voiture et du camion ? » Cette vision globale est bien celle que défend la FNAUT (FNAUT Infos n°175, 183 et 192).

Publicité automobile

Un code déontologie instauré en 1988 par les pouvoirs publics incite les constructeurs et les annonceurs à ne pas faire l'apologie de la vitesse et du non-respect des règles du code de la route. Mais - nous ne sommes pas dans un pays anglo-saxon - il n'est pas respecté :
- Citroën vante sa nouvelle DS4 avec le slogan provocateur « Ne respectez pas les règles, fixez-les » ;
- Mercedes montre une de ses voitures filmée en accéléré sur une route sinueuse de montagne.

Bêtisier

- **Jean Grenet, député-maire UMP de Bayonne : « pour ne plus avoir d'accidents, il n'y a qu'à limiter la vitesse à 10km/h sur les autoroutes et à 5 km/h sur les routes ».**
- **André Wojciechowski, député-maire de Saint-Avold (57) dénonce « les mesures ridicules de sécurité routière du gouvernement, l'ultra-répression féroce, la criminalisation de l'automobiliste » et il déplore « une machine à perdre les prochaines élections » : « la vitesse n'est pas une cause d'accident sinon tous les pilotes de courses seraient déjà morts. Pourquoi ne pas simplement interdire aux automobiles de circuler ? A l'arrêt, la vitesse est nulle, elle ne peut pas être plus basse ! Ainsi serons-nous tous en sécurité ».**

Chronique du développement durable

Les habitants des îles Marshall, situées dans le Pacifique, vont construire un mur de 5 km pour se protéger des inondations liées au réchauffement climatique. La plupart de leurs terres sont à moins d'un m au-dessus du niveau de la mer.

Le plan "grands travaux" annoncé par Barack Obama début septembre vise à améliorer les infrastructures routières (reconstruction de 240 000 km de routes), ferroviaires (modernisation d'une partie du réseau ferré) et aériennes (création de 240 km de pistes et modernisation du contrôle aérien).

Le réseau autoroutier chinois est désormais le deuxième du monde, derrière celui des Etats-Unis.

A Pékin, en 1980, 8 déplacements sur 10 étaient effectués en vélo, moins de 2 le sont dorénavant. La ville compte actuellement 17 millions d'habitants et 4 millions de voitures. Une grande partie des quartiers anciens a été détruite pour faire place à des avenues à 4 voies.

Selon l'économiste Daniel Cohen, si les Chinois devaient posséder un jour, comme les Américains, 3 véhicules pour 4 habitants, ils consommeraient 99 millions de barils de pétrole par jour, plus que la production mondiale actuelle (84 millions de barils par jour).

Langage de colloque

Ne parlez plus de voiture propre, verte ou citoyenne mais, comme la société Europcar, de voiture écocitoyenne, ou de voiture électromobile. Ne dites plus que le TGV a été gêné par la neige mais par un épisode neigeux. Ne dites plus que des entreprises innovantes s'implanteront au voisinage de la gare nouvelle TGV, mais que le site de la gare sera structurant car il deviendra rapidement un pôle éco-technologique labellisé de compétitivité favorisant les innovations de rupture.

Revisitez les mutations territoriales. Questionnez et mettez en perspective la construction multiscalaire des territoires métropolitains et la résilience du tissu social et économique au traumatisme collectif que sera le pic pétrolier.

Réclamez l'élaboration d'un thésaurus de connaissances acquises et partagées, une capitalisation des convergences et une hybridation des cultures urbaines. Préconisez la ville intense.

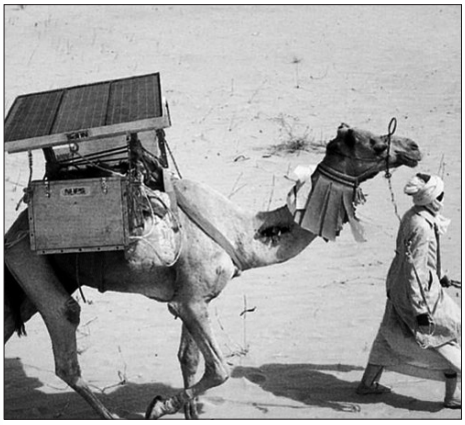
Evoquez l'indispensable dimension socio-cognitive de la mobilité, l'accessibilité structurelle aux territoires et aux pôles d'excellence de la métropole, ne confondez surtout pas accessibilité du territoire et accessibilité au territoire, enfin demandez la mise au point d'urgence d'un atlas des accessibilités aux aménités de la métropole.

BIEN DIT

● **Benjamin Dessus**, président de l'association Global Chance : « il est bien plus facile de faire des économies d'énergie que de produire un kilowattheure supplémentaire, qu'il soit d'origine nucléaire, thermique ou renouvelable ».

● **Bernard Durand**, géologue spécialiste du pétrole : « les quantités de pétrole disponibles sur le marché international vont décroître plus vite que la production mondiale, compte tenu de l'autoconsommation croissante de pétrole par les pays producteurs et de la demande en expansion des pays émergés ; il est d'un intérêt stratégique pour les pays européens de diminuer très rapidement et fortement leur consommation ».

● **Jean-Marie Chevalier**, directeur du centre de géopolitique de l'énergie et des matières premières, à propos d'une proposition de Ségolène Royal, toujours soucieuse du sort des automobilistes, de bloquer le prix de l'essence : « les blocages des prix donnent aux consommateurs des faux signaux et entretiennent des illusions, le réveil est dur ».



Dromadaire à énergie solaire

Sens unique cyclable

A Toulouse, un arrêté municipal a récemment, par erreur, interdit les doubles sens cyclables dans des rues à double sens de circulation.

Argument de choc

Pour vanter les avantages de l'autopartage, qui simplifie la vie du citadin, la société Zipcar explique qu'un américain consacre 350 heures par an à ses activités sexuelles et 420 à la recherche d'une place de parking.

Vaches non durables

Lorsqu'une vache digère, du méthane s'accumule dans son estomac et est finalement rejeté à l'extérieur par voie orale. Chaque année, une vache rejette ainsi autant de gaz à effet de serre qu'une voiture parcourant 9 000 km.

Brèves

Train solaire

La société Infrabel, gestionnaire du réseau ferré belge, fait rouler 4 000 trains par an sur 25 km (la traversée d'Anvers) grâce à l'énergie solaire : 50 000 m2 de panneaux photovoltaïques ont été installés sur le toît d'un tunnel de 3,4 kilomètres. L'émission de 2 400 tonnes de CO2 par an est ainsi évitée.

De son côté, la SNCF a mis au point une locomotive hybride (moteur diesel et pile à combustible) dénommée Plathée, qui permet une économie d'énergie de 25%.

Vélo solaire

Un français de 27 ans, Florian Bailly, vient de rejoindre Tokyo après avoir parcouru 10 000 kilomètres sur un vélo électrique utilisant l'énergie solaire. Il a traversé l'Italie, la Slovénie, la Croatie, la Serbie, la Roumanie, l'Ukraine, la Russie, le Kazakhstan, le Kirghizistan et la Chine. Une impressionnante traversée effectuée en seulement quatre mois, à la vitesse moyenne de 120 kilomètres par jour. Avec un vélo normal, il lui aurait fallu six mois pour couvrir la même distance.

Tabagisme passif

L'interdiction de fumer, déjà en vigueur dans les lieux publics, a été étendue récemment aux parcs et plages de la ville de New-York. A Budapest, il est interdit de fumer aux arrêts de bus sous peine d'une amende de 185 euros.

Plusieurs provinces canadiennes ont interdit de fumer en voiture en présence de mineurs. Selon l'Association médicale de l'Ontario, la concentration de fumée peut être 60 fois plus forte à l'intérieur d'une voiture que dans un espace intérieur moins confiné.

L'association Droits des Non-fumeurs (www.dnf.asso.fr) aide la SNCF à mettre en œuvre la loi Evin dans ses locaux, ses gares et ses trains. A Lyon Part-Dieu par exemple, malgré un affichage lumineux intermittent rappelant l'interdiction de fumer dans l'ensemble de la gare, celle-ci n'est respectée ni par les voyageurs, ni par le personnel.

Le saviez-vous ?

● La France compte 8 millions de chiens, dont les déjections se retrouvent en partie dans l'espace public : trottoirs, voiries, squares... soit 5 tonnes par jour à Toulouse et 16 à Paris.

● Le coût annuel du salage hivernal des routes s'élève à 100 millions d'euros minimum, matériel et mobilisation du personnel compris (une tonne de sel coûte 80 euros). La technique du salage est de plus en plus controversée.

Le carnet du voyageur

Eclairage des gares

En cette veille de fête, aucune annonce n'est faite aux quelques voyageurs présents dans l'autorail assurant la dernière relation de la journée Limoges-Poitiers ; sur l'écran lumineux s'affiche en boucle le terminus "Poitiers", sans plus d'information sur les gares desservies. Peu après le départ, le train s'arrête dans une gare non éclairée dont, avec difficulté, j'arrive à déchiffrer le nom. Le train à peine reparti, une voyageuse me demande le nom de la gare, en précisant qu'elle se rendait à Nantiat. Trop tard ! C'est à la gare suivante (Bellac) qu'elle devra descendre, et attendre une heure un train pour revenir à Nantiat. Je m'en étonne plus tard auprès du conducteur, lorsque lui et son collègue cèdent la place à une équipe venue de Poitiers : «le système est en panne, et puis, il n'y a pas de contrôleur». Ces explications bien peu convaincantes traduisent un désintérêt total, voire un mépris, pour les voyageurs : à quoi servait le deuxième agent ? Et si l'affichage lumineux et la sonorisation étaient vraiment en panne, l'un des agents ne pouvait-il ouvrir la porte le séparant du compartiment voyageurs pour annoncer les arrêts ?

Poursuivant mon voyage le même soir vers La Rochelle, je constate que le quai de la gare de Saint-Maixent, n'a aucun éclairage. Certes, cette fois, l'arrêt a bien été annoncé, mais c'est dans l'obscurité complète que les voyageurs doivent descendre du train...

Jean-Marie Tisseuil, 75017 Paris

Indicateur papier

La région Alsace n'édite plus d'indicateur horaire régional depuis juillet 2010.

Or ce guide facile à emporter avec soi regroupait tous les horaires des trains de la région, y compris Grandes lignes, en donnant une vue d'ensemble de l'offre sur une ligne données.

Les fiches horaires régionales sont déficientes, car on ne trouve dans une gare donnée que les fiches horaires relatives aux relations les plus fréquentées au départ de ladite gare.

Le développement - utile - de l'information électronique ne peut justifier la suppression pure et simple de l'indicateur papier. Toute une partie de la population ne dispose pas encore d'un accès facile à l'internet. Et on ne peut se déplacer en permanence avec un ordinateur portable (et beaucoup de détenteurs de téléphones mobiles n'ont pas souscrit d'abonnement Internet).

Je suppose que cette décision est sans doute motivée par des considérations de coût. Pourquoi alors ne pas proposer la brochure à la vente dans les kiosques à un prix raisonnable ?

Cécile Gottry, 67 Mulhouse

Le prix du train en France

La SNCF indique qu'elle est 30% moins chère que ses homologues européens. Mais en Allemagne, en Suisse,... on peut acheter pour un prix très raisonnable (bien moins élevé qu'en France) une carte demi-tarif valable pour tous les types de billets et tout le pays. La Bahn Card allemande est amortie très rapidement. LITRA (www.litra.ch) publie des comparaisons des tarifs dans les pays européens.

Le vrai gain pour le voyageur et le contribuable français ne viendra pas de l'ouverture à la concurrence des TGV, mais de celle des TER pour lesquels l'économie, à service amélioré, se monterait à des centaines de millions d'euros par an. L'exemple allemand est édifiant : la concurrence y a dynamisé le service, généré des économies, et même permis la réouverture de lignes, tout en préservant la Deutsche Bahn comme principal opérateur (mais la concurrence l'a forcée à évoluer).

En Suisse, il n'y a pas eu concurrence mais émulation du fait de l'existence d'entreprises privées (BLS, GFM, RM, MThB...) dont des innovations ont été habilement copiées par les CFF.

Un bon exemple de la compétitivité du train face au car en terme de vitesse, en raison de la congestion à l'entrée des agglomérations, est donné par les horaires des cars de remplacement lors de travaux sur les voies SNCF. Certaines relations TER gagneraient peut-être à être remplacées par des cars, mais les critiques de leur faible taux d'occupation émises par la Cour des Comptes sont grotesques car on pourrait évoquer aussi des routes à quatre voies vierges de toute circulation à certaines heures.

Pierre Debano, 51 Epernay

Région PACA et SNCF

La région PACA devrait rompre le contrat qui la lie à la SNCF depuis 2007 et jusqu'en 2016, car les engagements de la SNCF ne sont pas honorés. Il faut définir le service que la SNCF peut assurer sachant que l'Etat se désengage et ne lui permet plus de disposer du personnel suffisant. Je préconise la mise en place d'une structure régionale, une sorte de régie avec du personnel détaché de la SNCF, respectant les réglementations sociales et techniques mais permettant à la région de vérifier que l'argent public est bien utilisé dans le sens pour lequel il a été débloqué. Depuis des années, la région affirme qu'il manque des conducteurs de trains, et la SNCF jure le contraire : il est hallucinant qu'ait perduré ce malentendu.

Frédéric Laugier, FNAUT PACA

Activités de la FNAUT

- **La FNAUT a saisi le Jury de Déontologie Publicitaire au sujet d'une publicité figurant sur le site www.ecocab.fr. pour un service de taxi qualifié de «100% écologique». La plainte, rédigée par Sabine Remuzon, stagiaire au service juridique de la FNAUT, souligne que l'entreprise ne précise ni la consommation des véhicules utilisés ni l'efficacité des projets de compensation carbone qu'elle finance.**
- **Jean-François Hogu et Paul Mathis représentent la FNAUT à la table ronde nationale sur l'efficacité énergétique réunie par le ministère de l'Ecologie. L'objectif est de lutter contre la progression de la précarité énergétique des ménages à faibles revenus.**
- **Dominique Romann fait partie du comité de pilotage d'une étude prospective lancée par RFF sur la contribution possible du rail urbain, périurbain et régional à l'objectif "facteur 4" de réduction des émissions de gaz à effet de serre.**
- **Jean Sivardière et Jean Lenoir ont rencontré Philippe Ramon, conseiller technique de Bruno Le Maire, ministre de l'Agriculture et de l'Aménagement du Territoire. Ils ont présentés les propositions de la FNAUT pour la desserte routière et ferroviaire des petites villes et des zones rurales.**

Congrès 2012 de la FNAUT

Le 18ème congrès de la FNAUT aura lieu les 20-21 octobre 2012 à Lons-le-Saunier. Il sera organisée par l'Association pour la Promotion des Voies Ferrées Jurassiennes (APVFJ), présidée par Jean-Claude Vuillemin, en collaboration avec la FNAUT Franche-Comté. Après Dole en 1994 et Besançon en 2006, ce sera la troisième fois qu'un congrès de la FNAUT aura lieu en Franche-Comté.

Autoroutes, aéroports, canaux à grand gabarit

Tous les articles sur les autoroutes, les aéroports et les canaux à grand gabarit parus dans FNAUT Infos depuis 2002 ont été rassemblés en un recueil de 40 pages. Le recueil est disponible auprès du siège de la FNAUT au prix de 5 euros port compris, paiement en timbre si possible.

fnaut infos- Bulletin mensuel d'information
Directeur de publication : Jean Sivardière
CPPAP n° 0913 G 88319 - Dépôt légal n°197
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°198
octobre 2011
Bulletin de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports - édition nationale

Fuite en avant

La FNAUT estime que la recherche est nécessaire car ses résultats sont par nature imprévisibles, mais elle a toujours dénoncé la confiance excessive qui est placée dans les «technologies du futur» censées résoudre tous les problèmes énergétiques et environnementaux, locaux ou globaux, car les fausses bonnes idées pullulent.

Bien loin de constituer des solutions miracle qui vont sauver la planète, voiture électrique et agrocarburants (sans parler des moteurs à air comprimé ou à hydrogène) constituent au mieux des solutions d'appoint, car leurs quelques avantages sont accompagnés d'autant d'effets pervers : les pollutions ne doivent pas être déplacées mais réduites.

L'innovation ne doit pas fasciner mais être maîtrisée : il faut miser en priorité sur l'amélioration des techniques existantes et surtout sur les indispensables changements de comportements. C'est la place excessive prise par l'automobile en milieu urbain qui doit être remise en cause, son mode de traction est un problème accessoire. Nous ne pouvons approuver Nathalie Kosciusko-Morizet, ministre de l'Ecologie, quand elle déclare (Aujourd'hui en France) : «l'avenir en ville est aux petites voitures et aux véhicules électriques».

Les «technologies du futur» constituent une solution de facilité pour tous les responsables politiques qui refusent d'affronter les problèmes de fond.

Il est évidemment plus payant électoralement de consacrer des milliards d'euros à la voiture électrique dans le cadre du plan de relance en prétendant qu'elle est une solution majeure au défi climatique que de réfléchir à son créneau de pertinence ou d'introduire une taxe carbone ; de faire croire que la voiture va devenir «propre» et de soutenir l'industrie de la voiture électrique (comme Ségolène Royal en Poitou-Charentes) que de percevoir la part régionale de la TIPP ; ou de promouvoir Autolib', une forme perverse d'autopartage utilisant un parc de voitures électriques (comme Bertrand Delanoë à Paris) que d'introduire le péage urbain.

Mais les nuisances routières ne régressent pas, le réchauffement climatique s'aggrave et le pic de production de pétrole se rapproche inexorablement.

Jean Sivardière

Voiture électrique, biocarburants : solutions d'avenir ou illusions technologiques ?

La voiture électrique est souvent présentée comme la solution miracle à tous les problèmes posés par les véhicules à traction thermique : raréfaction du pétrole, émissions de gaz à effet de serre, pollution locale. Mais qu'en est-il exactement de son créneau de pertinence, de ses contraintes d'utilisation et de ses limites ? Directeur du cabinet ADETEC (Clermont-Ferrand), Bruno Cordier apporte des réponses précises et de bon sens à ces questions complexes en s'appuyant sur des données publiées par l'ADEME, le Ministère de l'Ecologie, le Centre d'Analyse Stratégique, l'INSEE, l'IFSTTAR et le magazine Ville Rail & Transports. Dans le même esprit, Paul Mathis, ingénieur agronome, présente une analyse des avantages et des limites des biocarburants (voir page 4).

Photo : organicsoul.com

La voiture « tout électrique » est un véhicule doté d'une ou plusieurs batteries rechargeables, pour lesquelles diverses technologies sont disponibles actuellement. Elle se distingue ainsi de la voiture hybride, qui associe un moteur thermique et un moteur électrique.

En France, quelques milliers de véhicules électriques seulement, détenus essentiellement par des entreprises publiques (dont La Poste) et des collectivités locales, sont en circulation.

La plupart des constructeurs vont sortir ou ont déjà sorti un modèle de voiture tout électrique, parmi lesquels Fiat (2010), Peugeot (2010), Citroën (2010), Renault (2011), Nissan (2011), Smart (2012), Volkswagen (2013)… (source : Ville Rail & Transports n° 504).

La France est, avec la Chine et Israël, l'un des pays qui soutiennent le plus la filière du véhicule « tout électrique ». Le gouvernement français s'est fixé un objectif de 2 millions de véhicules électriques en circulation en 2020.

1. Les batteries et leur rechargement

1.1. Le lithium, métal indispensable

Les principales technologies de batteries utilisent le lithium : lithium-ion, lithium-polymère, lithium-métal, lithium-métal-polymère.

Les réserves mondiales de lithium sont évaluées entre 11 et 16 millions de tonnes, dont seulement 40 % seraient utilisables dans les conditions actuelles pour fabriquer des batteries d'automobiles. Plus de 75 % des réserves se trouvent sur les plateaux andins du Chili, d'Argentine et de Bolivie et 12 % en Chine, plus précisément au Tibet.

La demande ayant explosé, notamment pour la production de batteries pour le

marché de l'informatique et de la téléphonie, le prix du lithium est passé très rapidement d'environ 300 € à 4 300 €/tonne entre 2003 et 2009.

Il faut 3 kg de lithium pour fabriquer une batterie automobile au lithium. Les réserves disponibles permettraient donc de fabriquer 1,5 à 2,2 milliards de batteries de ce type, alors qu'il y a actuellement près d'un milliard de voitures dans le monde, que la durée de vie d'une batterie est évaluée à 8 ans et que le FMI prévoit un triplement du parc automobile d'ici à 2050.

En outre, comme nous venons de le rappeler, le lithium sert à bien d'autres usages. Les réserves de lithium seraient donc épuisées en quelques décennies.

Face à la probable pénurie de lithium mais aussi afin de concevoir des batteries plus performantes, les constructeurs de batteries explorent de nouvelles pistes technologiques comme celle du zinc-air ou du nickel-zinc.

1.2 Une autonomie limitée

La plupart des constructeurs annoncent une autonomie de l'ordre de 150 km. La voiture électrique est donc adaptée uniquement aux déplacements courts, notamment les déplacements urbains et une partie des déplacements périurbains.

D'après le Centre d'Analyse Stratégique (Mission « Véhicules 2030 », www.strategie.gouv.fr/article.php3?id_article=957), ces chiffres sont surestimés, en particulier car ils ne prennent pas en compte des fonctions vitales telles que les phares, les essuie-glaces, le dégivrage du pare-brise ou le chauffage de l'habitacle. L'autonomie réelle des batteries pourrait être divisée par deux.

En outre, il n'est pas certain que le manque de fiabilité des batteries, fréquent sur les modèles existants, sera résolu sur les nouveaux modèles.

1.3 Un rechargement contraignant

Le rechargement des batteries se fait préférentiellement en charge lente (6 heures environ), par exemple pendant la nuit. Le plan Borloo prévoit la création de 900 000 points de recharge privés d'ici à 2015, notamment via l'obligation d'installer des prises dans tout nouvel immeuble de logements ou de bureaux à partir de 2012.

En cas d'urgence, il est possible de recharger partiellement la batterie (10 à 80 %) en 10 à 40 minutes. Le plan Borloo prévoit la création d'ici à 2015 de 75 000 points de recharge accessibles au public. Une douzaine d'agglomérations (Paris, Bordeaux, Strasbourg, Rennes,…) se sont engagées à déployer une telle infrastructure, pour un coût annuel estimé à 200 millions d'euros.

Pour pallier cette autonomie limitée notamment par le temps nécessaire à la recharge des batteries, plusieurs dispositifs seront proposés ou sont à l'étude. En particulier, un nouveau concept est en train d'émerger utilisant le principe de l'échange des batteries en quelques minutes permettant de sécuriser les utilisateurs. Ce dispositif implique le déploiement de stations d'échange sur tout le territoire.

1.4 Des difficultés en milieu urbain

Dans le centre des agglomérations, seulement 1 ménage motorisé sur 3 a accès à une place de stationnement dotée d'une prise électrique, contre 2 sur 3 en secteur périurbain ou rural.

La recharge dans les parkings publics ou les stations-service n'est guère envisageable, puisque la plupart des automobilistes souhaiteront mettre leur voiture à recharger le soir et la récupérer le lendemain matin, ce qui limiterait à un seul véhicule par nuit l'utilisation d'une place et supprimerait toute rentabilité pour l'exploitant.

Pour les mêmes raisons, les bornes de recharge sur l'espace public ne pourront répondre qu'aux besoins de recharge rapide. En outre, par nature, ces places ne seront pas occupées toute la journée, ce qui risque d'y générer du stationnement sauvage et donc d'en annuler tout l'intérêt.

2. Les coûts d'acquisition et d'usage

Le coût d'acquisition d'une voiture électrique est d'environ 30 000 €, dont près de 10 000 € pour la batterie. L'Etat accorde un crédit d'impôt de 5 000 €, ce qui ramène ce coût à environ 25 000 € soit deux fois plus que celui d'un véhicule thermique équivalent.

Le prix de l'électricité étant largement inférieur à celui du carburant, le véhicule électrique peut devenir rentable dans le temps, à condition de l'utiliser intensivement et uniquement sur des déplacements courts. Seules certaines flottes professionnelles répondent à ces critères : La Poste, EDF, France Telecom... L'exemption de la taxe sur les véhicules de société pour les véhicules électriques contribue également à l'avantage comparatif de ces derniers. Les véhicules électriques pourraient également être adaptés aux services d'autopartage, sous réserve que les batteries deviennent fiables ; en effet, les problèmes de fiabilité ont par le passé fait renoncer certains opérateurs, notamment à Lyon.

Comme la prime à la casse, le crédit d'impôt sera limité dans le temps. En effet, son impact sur les finances publiques est très lourd. Par exemple, pour 2 millions de véhicules, le coût total serait de 10 milliards d'euros.

3. Le potentiel de développement

3.1. Le renouvellement du parc

Il se fait en 15 à 20 ans. Si, dès 2011, tous les véhicules neufs étaient électriques (on en est loin), il faudrait attendre au moins jusqu'en 2030 pour n'avoir que des véhicules électriques.

Cette échéance est trop tardive : le GIEC et les accords de Kyoto enjoignent d'agir très vite contre le réchauffement climatique, et le pic mondial de production de pétrole est attendu avant 2020.

3.2 Les objectifs et prévisions

Le gouvernement français, un des plus volontaristes, vise 2 millions de véhicules électriques en 2020, soit 6 % du parc. La Commission Européenne estime que la part de marché de la voiture électrique sera de 2 % en 2015. Les constructeurs automobiles sont tout aussi modestes. Peugeot espère vendre 50 000 exemplaires de sa voiture "iOn" d'ici à 2015, soit 0,4 % des voitures vendues chaque année en France.

3.3 Prospective

Les résultats ci-dessous sont extraits d'une analyse du Commissariat Général au Développement Durable datant de 2010 (La mobilité des Français, p. 120).

En l'état actuel de la technologie, le public visé n'utiliserait son véhicule que pour des trajets quotidiens inférieurs à 100 km avec possibilité de recharger au domicile ou, le cas échéant, sur le lieu de travail. Le véhicule électrique serait plutôt le 2ème ou 3ème véhicule du ménage. Le parc concerné atteindrait ainsi au maximum 5,4 millions de véhicules, soit 17 % du parc actuel. Il serait réduit dans les faits par le maintien de certains usages de la voiture ne serait-ce qu'occasionnellement (ou potentiellement) pour des trajets longs (en moyenne 5 par an).

Le développement de la batterie échangeable en autant de temps que pour faire un plein d'essence permettrait des trajets plus longs et élargirait le marché potentiel à 7,7 millions de véhicules, soit 24 % du parc des véhicules existants.

Le prix d'achat d'un véhicule électrique pesant trop sur les ménages du premier quartile de revenu par unité de consommation, le chiffre précédent serait ramené à 6,7 millions.

Par ailleurs, disposer d'une prise de courant à proximité d'une de ses places de parking au domicile, ou pouvoir en installer une, conditionne l'acquisition d'un véhicule électrique. Or 63 % des ménages disposant d'une place de parking, couverte ou non, en ont une. C'est le cas de 82 % des ménages habitant une maison mais seulement de 21 % de ceux vivant en appartement.

4. L'énergie

Les chiffres de cette section et de la suivante sont basés sur le rapport de l'ADEME : Les transports électriques en France (juillet 2009).

4.1 La production électrique

Une réserve de capacité d'électricité non carbonée entre minuit et 7 h du matin, oscillant entre 6 et 8 gigawatts (GW) contre 3 à 4 GW aujourd'hui, est prévue dans les scénarios du Grenelle de l'Environnement. Elle permettrait le rechargement, en charge lente, de 2 à 2,5 millions de véhicules. Les jours de grand froid, toute la capacité serait utilisée pour les besoins actuels, et le rechargement exigerait un appel à de l'électricité d'origine thermique.

Avec 5 millions de véhicules électriques, la puissance appelée serait de 15 GW, ce qui nécessiterait 7 à 9 GW de puissance complémentaire, l'équivalent de 5 ou 6 tranches nucléaires. Avec 31 millions de voitures électriques, il faudrait 60 tranches nucléaires supplémentaires (le parc actuel est de 58 tranches). Si l'ensemble du parc routier actuel (31 millions de voitures, 6 millions de véhicules utilitaires légers et 600 000 camions et bus) devenait électrique, il en faudrait 105 tranches.

Le développement des énergies renouvelables ne pourrait pas davantage répondre à la demande. Il faudrait ainsi 15 000 grosses éoliennes de 2,5 MW pour 5 millions de voitures électriques, 100 000 pour 31 millions et 170 000 pour l'ensemble du parc routier.

4.2. La recharge des batteries

Les chiffres ci-dessus supposent que les charges "intelligentes" – aux heures creuses et de préférence entre minuit et 7h – seront systématiques et s'accompagneront d'une amélioration des performances de consommation du véhicule électrique, afin de réduire au maximum ces temps de recharge. Les recharges rapides devront être évitées, car elles créeront d'importants appels de puissance en journée, d'où une contrainte supplémentaire forte sur le réseau.

La recharge simultanée de 500 000 voitures électriques exigerait ainsi l'équivalent de 20 GW (soit plus de 25 % de la puissance appelée actuellement sur le réseau), avec une réactivité nécessairement fournie par des centrales thermiques. L'impact négatif serait double : des pointes de consommation difficiles à gérer au niveau de la production française, notamment en période de grand froid ; et des émissions significatives de CO2, liées à l'utilisation de centrales thermiques françaises ou à l'importation d'électricité nécessairement plus « carbonée ».

5. Le bilan carbone

L'efficacité énergétique des voitures électriques et leur bilan carbone dépendent très fortement du mode de production de l'électricité utilisée.

L'analyse « du puits à la roue » prend en compte la production d'énergie, quelle qu'en soit la source. Elle donne les résultats suivants.

Avec une électricité majoritairement nucléaire, comme en France, ou à base d'énergies renouvelables, le bilan carbone de la voiture électrique est largement favorable. Les économies de CO2 associées à 2 millions de véhicules, avec les hypothèses les plus favorables (mix de production non carboné) pourraient être d'environ 4 millions de tonnes par an. Toutefois, comme indiqué plus haut, une part insuffisante de charges "intelligentes" amènerait à faire appel à de l'électricité davantage carbonée et ramènerait le bilan de la voiture électrique en France à un niveau proche de la moyenne européenne.

Avec une électricité correspondant à la moyenne européenne, le bilan (126g CO2 /km) est proche de celui des véhicules de classe B actuels et se situe 22 % en dessous du bilan du parc automobile thermique (161g CO2/km).

Avec une électricité à base de fioul ou de charbon, cas le plus fréquent dans le monde, le bilan carbone de la voiture électrique devient franchement négatif.

Signalons enfin que la production des batteries représente environ 20 % du bilan carbone du cycle de vie d'une voiture, soit autant que la construction de la voiture proprement dite.

6. Les autres impacts de la voiture électrique

6.1 La pollution de l'air

Les véhicules électriques polluent très peu au niveau local.

Toutefois, la pollution atmosphérique est reportée au niveau de la production d'électricité, sauf si celle-ci se fait par des sources renouvelables (solaire, éolien). Dans ce dernier cas, il peut néanmoins y avoir quelques impacts négatifs (consommation de matières premières, impacts visuels…).

Emissions de CO2 «du puits à la roue»

- Véhicule électrique avec électricité au fuel ou charbon : 315g CO2/km
- Moyenne des véhicules vendus en France en 2008 : 161
- Véhicules de classe C : 151
- Véhicules de classe B : 127
- Véhicule électrique avec mix électrique moyen de l'UE : 126
- Véhicules de classe A : 104
- Véhicule électrique avec mix électrique moyen de la France : 28

6.2 L'électricité nucléaire

L'électricité nucléaire présente les inconvénients ou risques suivants :

- l'uranium est, comme le pétrole, une ressource non renouvelable ;
- la France ne produit plus d'uranium et doit donc intégralement l'importer. Les plus gros producteurs mondiaux sont le Canada (25 %), l'Australie (19 %), le Kazakhstan (13 %), le Niger (9 %) et la Russie (9 %) ;
- on ne sait pas traiter les déchets de l'industrie nucléaire, qui restent radioactifs pendant des milliers d'années ;
- malgré les précautions prises, le risque d'un accident grave n'est pas nul, comme vient de le rappeler le récent accident dramatique de Fukushima au Japon.

6.3. La consommation d'espace

La consommation d'espace constitue l'un des principaux impacts de la voiture et l'un des principaux enjeux des politiques de déplacements urbains.

Le remplacement de voitures thermiques par des voitures électriques de taille équivalente n'aura aucun impact sur l'espace consommé !

6.4. Le bruit

L'un des principaux atouts de la voiture électrique réside, surtout en ville, dans son faible impact sonore.

6.5. La sécurité routière

Les piétons et les cyclistes ne sont pas encore habitués aux véhicules électriques et ne les entendent pas venir. D'après une étude officielle réalisée aux USA, les accidents de piétons seraient deux fois plus nombreux avec les voitures électriques.

Pour pallier ce risque, plusieurs constructeurs (Toyota, Renault, Chevrolet) ajoutent un émetteur sonore à leur voiture. Ainsi, au Japon, Toyota commercialise depuis août 2010 un système déclenchant «un bruit synthétisé de moteur électrique» lorsque le véhicule roule à moins de 25 km/h. Le coût unitaire de ce système est d'environ 170 €.

7. Et la voiture hybride ?

La voiture hybride ne répond pas plus aux difficultés actuelles que la voiture électrique ou la voiture thermique, car elle ne peut résoudre ni les inconvénients de la première (un coût élevé, un potentiel limité à une partie du parc automobile, une forte demande électrique, un risque de pénurie de lithium) ni ceux de la seconde (la raréfaction du pétrole, de fortes émissions de CO2, des nuisances locales).

Bruno Cordier
contact : bcordier.adetec@orange.fr
www.adetec-deplacements.com

Biocarburants et transports

Les transports dépendent à 98% du pétrole et utilisent 61% des produits pétroliers extraits dans le monde.

Transports et pétrole forment un couple bien assorti mais non durable.

Le pétrole est abondant, facile à extraire, à transporter et à stocker, bon marché ; sa densité énergétique est élevée. A partir du pétrole brut, les raffineries produisent tous les carburants alimentant les moteurs et les réacteurs : essence, gazole, kérosène et fioul lourd.

Mais la consommation croissante de pétrole, surtout dans les transports dont le volume pourrait doubler d'ici 2050, pose deux problèmes majeurs : l'émission de CO_2 qui accentue l'effet de serre et l'épuisement progressif des ressources, à l'horizon de quelques décennies, sans parler de la pollution de l'air ou des risques de conflits pour le contrôle des réserves de pétrole.

Les biocarburants, aussi appelés agrocarburants pour éviter toute confusion avec les produits de l'agriculture biologique, sont un élément de solution. Ils sont fabriqués à partir de biomasse, matière végétale produite par la photosynthèse des plantes. Leur énergie provient donc de l'énergie solaire, renouvelable mais ni gratuite ni illimitée. A priori, leur utilisation ne produit donc pas de gaz à effet de serre (GES). Et la France, riche en surfaces agricoles, est bien placée pour en produire ... et continuer à « rouler sans polluer ».

Production

Les biocarburants actuels, dits de première génération, sont obtenus à partir de denrées agricoles utilisées majoritairement en alimentation.

L'éthanol est obtenu par fermentation du saccharose, ou sucre ordinaire, produit directement par la canne et la betterave à sucre. D'autres sucres fermentescibles sont obtenus par action des enzymes sur l'amidon provenant de grains, surtout de maïs, de blé et de sorgho, et de tubercules de manioc.

Après fermentation, il faut séparer l'éthanol et l'eau, très supérieure en quantité, par une distillation qui nécessite beaucoup d'énergie. L'éthanol peut alors être utilisé directement, mélangé à l'essence (flexfuel), ou très souvent transformé par réaction chimique avec un produit pétrolier, l'isobutène, pour donner l'ETBE (éthyl-tertio-butyl-éther).

L'ensemble de cette chaîne industrielle laisse des sous-produits divers, appelés drèches, pulpe ou bagasse, utilisés en alimentation du bétail ou comme source d'énergie industrielle. La production d'éthanol est dominée par les USA (maïs) et le Brésil (canne à sucre).

Les huiles sont obtenues simplement à partir d'oléagineux : graines de soja, colza ou tournesol ; fruits du palmier à huile ou encore jatropha dans les régions tropicales arides. L'huile est transformée en EMHV (ester méthylique d'huile végétale) ou biodiesel, par réaction avec le méthanol, un alcool obtenu à partir de gaz naturel.

La filière donne deux sous-produits : des tourteaux, très appréciés en alimentation du bétail, surtout celui de soja ; et du glycérol, utilisable mais actuellement peu recherché par l'industrie chimique. La production mondiale d'huile carburant est dominée par les USA et l'Amérique du Sud (soja).

Au total, 20% de la production mondiale de canne à sucre, 9% de celle d'oléagineux et 4% de celle de sucre de betterave sont utilisés pour fabriquer des biocarburants.

Objectifs

L'objectif officiel de l'Union Européenne est une part de 10% d'énergies renouvelables dans la consommation des transports d'ici 2020.

En France, les transports absorbent une énergie de 50,2 Mtep/an, dont 46,6 d'origine pétrolière (soit 53% du pétrole importé). L'objectif est un taux de 10% d'incorporation de biocarburant dans les carburants d'origine pétrolière. Notre pays produit actuellement 2,3 Mtep de biocarburants (principalement de l'EMHV de colza) sur 1,4 million d'hectares ou 14 000 km2, soit 7,5% de la surface des terres arables ou Surface Agricole Utile (184 000 km2). C'est donc un doublement de la production qui est visé.

Deuxième génération

Les biocarburants actuels étant produits à partir de substances alimentaires, on cherche activement à obtenir des biocarburants dits de 2ème génération à partir de biomasse ligno-cellulosique (constituée de cellulose, hémicellulose et lignine) : déchets (pailles, résidus forestiers) ou biomasse, graminées ou bois, susceptible de pousser sur des sols peu propices à l'agriculture. Divers procédés sont à l'essai, donnant des carburants de type alcool ou gazole. Il est très probable que ces recherches débouchent, mais pas avant 2020, et rien n'est joué en matière de prix et d'impacts environnementaux.

Des biocarburants dits de 3ème génération pourraient être produits à partir de végétaux aquatiques. Dans quelques décennies, les microalgues fourniront peut-être des molécules "à haute valeur ajoutée", mais leur utilisation comme source massive d'énergie n'est pas pour demain.

Avantages et limites des biocarburants

Les biocarburants peuvent répondre à une partie de nos besoins en carburant, et contribuer (modestement) à réduire nos émissions de GES. Mais ils ne justifient pas les slogans publicitaires des groupes de pression agricoles tels que «rouler contre le réchauffement climatique, c'est possible» ou «je roule au diester, le blé c'est la vie».

Leur production, qui exige des surfaces considérables, est en effet en concurrence directe avec la production alimentaire : la production bio-énergétique étant de l'ordre de 1 tep/hectare, 20% de nos terres cultivables seraient nécessaires pour produire 10% de nos besoins de carburant, avec le risque d'atteintes à la biodiversité et d'une montée des prix des produits agricoles.

Les procédés culturaux (engrais azotés, herbicides et pesticides, machines agricoles) et les traitements industriels nécessitent beaucoup d'énergie et entraînent des émissions de GES, N_2O et CO_2. En conséquence le rendement énergétique peut varier de 20% (cas de l'éthanol issu du blé ou de la betterave) à 65% (biodiesel issu du colza) ou 80% (éthanol issu de la canne à sucre), et le bilan de GES réel n'est généralement pas favorable.

Il faut donc favoriser les utilisations des biocarburants par grande région, et absolument éviter que des quotas d'incorporation européens trop élevés n'entraînent des importations de pays du Sud, ce qui entraînerait un changement d'affectation des sols et aurait des conséquences environnementales et sociales désastreuses : au Brésil, la culture industrielle du soja entraîne déjà une importante déforestation alors que les forêts d'Amazonie absorbent du CO_2.

Il faut revoir à la baisse les quotas européens d'incorporation, cesser les subventions publiques aux biocarburants actuels (réduction de la TIPP, aides aux agriculteurs et industriels) et soutenir au contraire les recherches sur la filière ligno-cellulosique.

Les biocarburants de deuxième génération sont en effet plus prometteurs : utilisation de déchets ou de terres non agricoles, forte productivité, bon bilan carbone a priori, un potentiel mondial de 6 Gtep (50% de la consommation mondiale d'énergie). Mais trois problèmes sont posés aux chercheurs : le coût de la collecte de la biomasse, les incertitudes sur les procédés industriels et sur le bilan environnemental.

Paul Mathis
mathis.paul@orange.fr
Ingénieur agronome, auteur des ouvrages : «Les énergies renouvelables ont-elles un avenir ?» et «Quel avenir pour les biocarburants ?» Editions Le Pommier

Les autocars TER

Les informations et les billets sont souvent difficiles à obtenir. Ainsi, lors du changement de service du 9 juillet, les cars TER Montélimar-Aubenas ont mystérieusement disparu de la base horaire, rendant impossible la vente de billets SNCF de bout en bout (tels que Paris-Aubenas via Montélimar) pendant plusieurs semaines. Seul l'Office du tourisme d'Aubenas fournissait les horaires de ces cars. Ces dysfonctionnements de la SNCF sont incompréhensibles et inacceptables.

Les arrêts ne sont pas équipés correctement : seule la gare routière d'Aubenas dispose d'une salle d'attente digne de ce nom, avec un automate délivrant la billetterie régionale.

Les véhicules ne disposent pas de lecteurs de la carte à puces régionale OùRA (compatible avec les réseaux urbains d'Aubenas, Valence et Montélimar) ou de cartes de crédit.

La SNCF refuse de vendre des billets dans les cars en gare, c'est une source de conflit permanente avec les chauffeurs : à Valence-TGV, l'automate de vente est éloigné des quais de départ des cars ; la difficulté est analogue à Montélimar : les voyageurs doivent courir à la gare pour acheter leur billet, sans être vraiment sûrs que le car va les attendre.

En cas de retard des cars, les correspondances avec les trains ne sont en général pas assurées (parfois même lorsqu'il suffirait de retenir le train 2 ou 3 mn en gare pour permettre la correspondance), ce qui a conduit la SNCF à détendre les horaires des cars.

Depuis décembre 2010, la desserte de Vals-les-Bains, déjà squelettique, a été totalement supprimée.

En définitive, l'offre train + car TER sur des trajets tels que Lyon-Aubenas est bien peu performante, avec un temps de trajet de 3 heures en moyenne, très dissuasif en particulier pour la clientèle professionnelle. Ceci explique sans doute la fréquentation très faible (parfois moins de 5 voyageurs) de certains cars.

La région a décidé de gérer les lignes TER directement à partir de 2013. Elle avait d'abord prévu une délégation de service public à des transporteurs privés. Finalement, sous la pression des élus écologistes et du Front de gauche, le vote a été reporté. D'autres possibilités seront étudiées, y compris une gestion en régie, avec en particulier une gestion commune avec le conseil général de l'Ardèche. Ce serait une avancée non négligeable, les usagers ayant bien du mal à comprendre pourquoi il y existe plusieurs sortes de cars, avec des tarifications différentes !

Les transports en Ardèche

L'Ardèche se situe au sud-ouest de la région Rhône-Alpes, elle a une limite commune de 100 km avec la Drôme. Son relief est accidenté. Sa population est de 310 000 habitants, soit une densité moyenne faible de 56 habitants/km2 (la densité moyenne nationale est double). Sa préfecture, Privas, est une petite ville de 10 000 habitants. Deux villes sont plus importantes : Aubenas au sud, dont le bassin de population regroupe 25 000 habitants et Annonay au nord, 30 000 habitants. Les habitants vivent à 51% dans des communes de moins de 3 000 habitants (12,5% en moyenne en France). Certaines communes de la vallée du Rhône sont dans l'orbite de Valence et Montélimar.

Un département sans train

L'Ardèche a le triste privilège d'être le seul département français dépourvu de services ferroviaires voyageurs sur son territoire. La ligne Le Pouzin-Privas a été fermée au trafic voyageurs en 1938, la ligne Peyraud-Annonay en 1958, la ligne Le Teil-Aubenas-Lalevade en 1969, et la ligne Givors-Nîmes de la rive droite du Rhône en 1973. Les dessertes fret ont disparu à la fin des années 1980 sauf sur Givors-Nîmes.

Les Ardéchois connaissent donc des difficultés de déplacement, surtout ceux de la partie occidentale du département, car l'offre de transport collectif, exclusivement routière, est réduite. Elle se compose de :

- **4 lignes TER**
  - Valence-Privas-Aubenas, jusqu'à 24 AR sur la section Valence-Privas et 900 voyageurs/jour ; c'est la ligne de car TER la plus fréquentée de France ;
  - Montélimar-Aubenas-Les Vans-Vallon Pont d'Arc ;
  - Annonay-Péage de Roussillon-Lyon ;
  - Le Pouzin-Pierrelatte, moins de 5 voyageurs/jour ; cette ligne ne fait l'objet d'aucune information ;
- **18 lignes départementales**, avec des offres très variables selon les lignes ;
- **2 réseaux urbains**, ceux d'Annonay et d'Aubenas.

Le grand axe ferroviaire de la vallée du Rhône est très proche. Toutefois, la mise en service de la LGV Méditerranée en 2001 a eu un impact très négatif sur la desserte de la Basse-Ardèche, les correspondances autrefois assurées à Valence-Ville ont été le plus souvent reportées sur la gare de Valence TGV, d'où une augmentation du temps de parcours routier de l'ordre de 30 mn.

Il faut ainsi 1h30 pour effectuer en car le trajet Privas-Valence TGV (55 km), alors que le trajet Valence TGV/Paris s'effectue en 2h30.

Le Conseil régional envisage pour 2013 la réouverture au trafic voyageurs de la ligne ferroviaire de la rive droite du Rhône (Valence-Avignon), réservée au fret.

L'action des usagers

La population ardéchoise est, depuis de nombreuses années, habituée à devoir utiliser une voiture personnelle pour tous ses déplacements et il est bien difficile de changer les habitudes.

Le Collectif des Usagers des Transports Publics en Sud-Ardèche (CUTPSA) a été créé en 2009, suite à la rencontre d'usagers des lignes TER locales lors des comités de lignes. Son objectif est d'obtenir une offre de transport public qui constitue une véritable alternative à la voiture individuelle, avec une cohérence entre les services organisés par les différentes autorités organisatrices : conseil régional, département et communautés de communes.

Le CUTPSA intervient actuellement sur plusieurs dossiers.

- Il demande tout d'abord l'ouverture d'une boutique SNCF à Privas, seule préfecture de France à ne pas en être équipée. La SNCF se retranche derrière un partenariat avec l'agence de voyages Sélectour, qui implique un surcoût de 3,50 euros par billet !
- Avec la FNAUT, il demande la rétrocession à RFF de la ligne Le Pouzin-Privas, vendue aux communautés de communes locales pour en faire une voie verte alors même qu'un recours contre le déclassement avait été engagé par la FNAUT auprès du tribunal administratif de Lyon.

Cette action a abouti à l'annulation du déclassement de la ligne. Mais RFF, qui a fait appel, n'a pas daigné prévenir les acheteurs, ce qui crée une situation un peu compliquée car les communautés de communes ont dû renoncer in extremis à engager les travaux d'aménagement de la voie verte.

La région, dans son schéma régional de transport, a prévu la réouverture de la ligne en 2030 : le CUTPSA lui demande d'étudier une réouverture plus rapide. La fréquentation du service routier existant Valence-Aubenas, surtout utilisé entre Valence et Privas, est déjà beaucoup plus importante que celle du service La Flèche/Le Mans, dont la remise sur rail est envisagée.

- L'exploitation des cars TER pourrait être améliorée sur de nombreux points (voir encadré).
- Enfin l'étude, en cours, de faisabilité d'un service de transport collectif dans le bassin de Privas, que le CUTPSA réclamait depuis longtemps, doit mobiliser les élus et déboucher rapidement sur une offre concrète de qualité.

Franck Pallier et Agnès Guigon

Forum

Gouvernance à revoir

Il aura fallu 14 mois pour que l'abri de l'arrêt Université Le Bourget, commun aux lignes 9 du réseau de Chambéry et 1 du réseau d'Aix-les-Bains, soit transféré de l'ancien emplacement de l'arrêt au nouvel emplacement (FNAUT Infos n°190). Il s'agit d'un des arrêts les plus fréquentés du réseau de Chambéry (STAC), sur un campus regroupant 3 000 étudiants. Cette affaire ubuesque a traîné pour 4 raisons :

- l'arrêt est situé sur le périmètre de transport urbain (PTU) d'Aix-les-Bains, mais la principale ligne qui le dessert fait partie du réseau de Chambéry ;
- l'abri avait été concédé à Clear Channel par la commune du Bourget-du-Lac, avant que la compétence sur les abris ne soit reconnue comme relevant de l'autorité organisatrice des transports, ici la communauté d'agglomération d'Aix-les-Bains ;
- l'arrêt est situé sur un technopole dont l'aménagement est confié à un syndicat mixte ad hoc (Sypartec) qui a des exigences esthétiques pour le mobilier urbain, mais n'en a jamais implanté ;
- et surtout, chaque décideur pensait que c'était à l'autre de résoudre le problème, mais aucun n'a pensé qu'un abri sert à protéger les voyageurs des intempéries, car aucun ne prend le bus !

Alain Caraco, ADTC-Savoie

Voies ferrées inexploitées

L'article 27 de l'ancien cahier des charges de la SNCF prévoyait la remise gratuite d'une voie ferrée devenue sans intérêt pour elle à une collectivité locale désireuse de l'exploiter. Déclassement national et reclassement dans le domaine local résultaient du seul vote de la collectivité, selon un avis du Conseil d'Etat. Il est temps que cette disposition, abrogée par la LOTI de 1982, soit remise en vigueur au moment où la SNCF et RFF veulent fermer de nouvelles lignes. Si la SNCF, naguère, et RFF par la suite ont été dotés d'un patrimoine, c'est pour l'exploiter et non pour en tirer un profit financier. Or il existe aujourd'hui une volonté locale de poursuivre l'exploitation voyageurs ou fret d'un certain nombre de lignes menacées.

Bernard Poirrez, 90 Rougemont

Train et car express

Dans les années 1990, il avait été envisagé de mettre en circulation des cars directs Rennes-Caen sur l'autoroute A84 et de fermer la voie ferrée, ce qui aurait pénalisé nombre de petites villes telles que Pontorson et Avranches. L'ADPCR a mobilisé la population concernée et ses élus. En 1998, la région Basse-Normandie a décidé de rénover la ligne : après Caen-Lison et Rennes-Dol, la section centrale Lison-Dol est aujourd'hui en travaux.

L'ouverture récente de la ligne Eurolines Rennes-Rouen-Paris-Francfort au cabotage (FNAUT Infos n°197) est légale. Mais cette desserte, même si elle est peu étoffée initialement, menace l'équilibre financier des liaisons TER Rennes-Caen et Caen-Rouen. Le Conseil régional a d'ailleurs émis un avis très négatif mais n'a pas été suivi par le ministère des Transports.

Pendant ce temps, au lieu de chercher à faciliter l'accès au train pour contrer cette nouvelle concurrence, la SNCF veut imposer la réservation obligatoire sur les trains Corail Intercités Paris-Cherbourg/Deauville. Imaginez la galère pour un usager d'Avranches voulant se rendre à Cherbourg : il devra acheter un billet TER pour Lison avec tarification régionale puis un Lison-Cherbourg avec réservation. A quoi bon les investissements lourds réalisés par l'Etat et la région si les usagers ont tant d'obstacles à franchir pour voyager ? Le covoiturage a de beaux jours devant lui.

Jean-Yves Colas, président de l'ADPCR

Le cabotage par autocar, un exemple pour le rail ?

Eurolines avait deux solutions pour renforcer la rentabilité de ses services internationaux d'autocars : limiter l'activité aux seules lignes à fort trafic, ou ouvrir ses lignes au cabotage, comme l'y autorisent dorénavant les législations européenne et française. C'est la formule de l'autocar "low cost" associé à une politique de volume qui a été retenue (FNAUT Infos n°197). La SNCF a jusqu'à présent appliqué une politique analogue à l'exploitation de ses TGV, en utilisant le "yield management" et en valorisant pleinement la possibilité de les faire circuler sur les lignes nouvelles à grande vitesse mais aussi sur les lignes anciennes, en acceptant alors une baisse de productivité de son matériel roulant largement compensée par les gains de clientèle obtenus.

La SNCF envisage aujourd'hui de remplacer certains parcours de TGV par des TER sur des "bouts de lignes" classiques à fréquentation réduite sous couvert de complémentarité TGV-TER, en introduisant donc des ruptures de charge. Elle transfèrerait, de manière anormale, la charge de ces circulations aux régions.

Ne serait-il pas plus judicieux, en s'inspirant des bonnes pratiques routières, d'ouvrir au trafic TER, donc au cabotage, certaines de ces circulations terminales, et de juxtaposer ainsi, de manière économique, trafic à longue distance et trafic régional ? Pourquoi les responsables du rail ne feraient-il pas preuve du même dynamisme commercial que les autocaristes, au moins à titre expérimental ?

Jean Lenoir

Litiges et médiation

Un des objectifs de la FNAUT, association de consommateurs agréée par l'Etat, est de contribuer à la résolution des litiges qui apparaissent entre voyageurs et transporteurs publics.

La médiation est une procédure facile, rapide et peu onéreuse pour régler un litige à l'amiable, sans encombrer la justice, après échec d'une réclamation auprès d'un service clientèle.

Le service juridique de la FNAUT renseigne les voyageurs sur leurs droits et les moyens de les faire respecter. Depuis leur mise en ligne sur notre site internet, la fiche relative aux retards de trains a été consultée 56 788 fois, les autres fiches concernant la SNCF 27 836 fois, les fiches concernant la RATP 1 460 fois, les fiches relatives au transport aérien 27 684 fois et la fiche relative à la saisine du juge de proximité 3 273 fois, soit au total 117 000 consultations.

Les litiges qui nous sont soumis concernent la SNCF, les réseaux urbains (principalement la RATP), les compagnies aériennes, les agences de voyage ou encore les compagnies maritimes et les autocaristes. Si le voyageur présente une demande justifiée, nous lui proposons de le soutenir devant un médiateur lorsqu'il existe ou directement auprès du transporteur. Il doit alors être adhérent de notre fédération ou de l'une de ses associations, et régler des frais de dossier.

En 2010, nous avons reçu 993 dossiers de litiges. Pour la première fois, le nombre des dossiers aériens (compagnies aériennes et agences de voyages), en hausse, a quasiment égalé (46%) le nombre des dossiers SNCF (47%), en baisse depuis le début 2009, les voyageurs pouvant saisir directement le médiateur SNCF, sans passer par une association de consommateurs.

Sur les 459 dossiers SNCF, 79 seulement ont été transmis au médiateur. Ils concernaient soit une demande d'annulation d'un procès-verbal d'infraction (absence de titre de transport dans 78% des cas) soit une demande de remboursement ou d'indemnisation liée à une mauvaise exécution du contrat de transport (retard dans 50% des cas, train supprimé dans 17% des cas).

En 2010, 47% des avis du médiateur de la SNCF ont été totalement ou partiellement favorables au voyageur, et 53% ont abouti à un maintien de la décision de la SNCF. Pour les dossiers traités par la FNAUT, 37% des avis ont été totalement favorables au voyageur, 19% partiellement favorables et 44% seulement défavorables.

Anne-Sophie Trcera
service juridique de la FNAUT

Vocabulaire de colloque

Ne ratez pas votre prochaine intervention dans un colloque, posez d'entrée de jeu les questions-clés : va-t-on parvenir enfin au closing de la démarche réflexive sur les épicentres de la ville durable ? La péri-urbanité est-elle soluble dans la performance énergétique et climatique des territoires ? L'économie circulaire et l'économie de fonctionnalité remplaceront-elles l'économie linéaire ?

Expliquez qu'il faut décoder le message des usagers et concevoir le transport comme un gisement de relations, de services et d'échanges pluriels, dont le but est de faire émerger des individus mobiles, des usagers-acteurs.

Expliquez aussi qu'il faut repenser la mobilité, en introduisant par exemple de nouveaux modes de transport, de nouvelles briques technologiques, des assistants personnels de mobilité, et en assurant le mariage d'un véhicule urbain, connecté et interactif, avec les nouveaux usages de la mobilité multimodale et citoyenne.

Puis abordez la problématique de la stratégie climat-énergie-air-mobilité-transport-urbanisme-aménagement du territoire-institutions-innovation.

Dissertez rapidement sur l'information collaborative, la mobilité virtuelle, l'open innovation ludo-pédagogique et la décarbonation équitable de l'écosystème des transports du futur.

Ponctuez votre discours de « là, on touche un vrai sujet ».

Chronique du développement durable

✖ En 2009, 18 millions de voitures ont été vendues en Chine. Le taux de motorisation des ménages chinois est de 2%.

✖ La ville de Pékin est l'une des plus polluées du monde en raison de l'explosion récente du trafic automobile. Le vice-maire Huang Wei, nommé en 2008, a été limogé pour n'avoir pas su contrôler la situation (exemple à suivre ?).

Fin 2010, on trouvait à Pékin 4,8 millions de voitures (4 millions en 2009 et 2,6 en 2005). On en attend 7 millions en 2015. En 2011, seules 240 000 nouvelles immatriculations seront autorisées, soit trois fois moins qu'en 2010 ; elles seront attribuées par tirage au sort (La Croix).

✖ A Moscou, la lutte contre les embouteillages a été déclarée priorité nationale par le chef du Kremlin, Dimitri Medvedev ; le maire a été limogé pour incompétence. La nouvelle société de consommation et les appétits des constructeurs russes et surtout occidentaux ont provoqué un quadruplement du parc automobile depuis la chute de l'URSS en 1990, et les infrastructures routières sont aujourd'hui saturées (La Croix).

BIEN DIT

● **Bruno Marzloff**, directeur du groupe Chronos : «la voiture électrique est intéressante mais ses inconvénients en termes d'encombrement sont les mêmes que ceux de la voiture thermique».

● **Claude Turmes**, eurodéputé luxembourgeois Vert : «La voiture électrique va doper les ventes des constructeurs sur des modèles urbains, alors qu'il faut au contraire réduire la place de la voiture en ville. Il faut arrêter de croire que chacun peut acheter une voiture».

● **Jean-Louis Léonard**, président du PREDIT : «l'objectif de 2 millions de véhicules 100% électriques en circulation en 2020, annoncé lors du lancement du plan "voiture électrique" fin 2009, est une vue de l'esprit».

● **Alain Jund**, adjoint Vert au maire de Strasbourg : «Contrairement aux idées reçues, une ville verte et durable est avant tout une ville dense». «Puisque les parkings pour voitures sont des aspirateurs à voitures, construisons des parkings pour vélos».

Illustration : Andy Singer

Monstre

Le projet de métro de la ville d'Auckland, en Nouvelle-Zélande, est compromis par le Taniwha. Cette créature mythique vit sous la ville, selon les Maoris ; ces derniers affirment ne pas avoir été consultés par la ville lors de la conception du projet. Suite aux protestations des associations de défense de ce peuple, la mairie a arrêté les travaux, malgré les 550 millions d'euros déjà investis. Les Maoris ont prévenu : «le monstre est là pour protéger la ville, mais si on le dérange, il peut mordre».

Métro fantôme

A Charleroi (Wallonie), un réseau de métro de 50 km et 69 stations, lancé dans les années 1960, n'a jamais été terminé. 25 stations seulement sont ouvertes aujourd'hui ; des stations et des kilomètres de lignes inexploités sont laissés à l'abandon.

Brèves

Un couple menacé

Selon le consultant François Bellanger (http://www.transit-city.com), «les hypermarchés sont totalement dépendants de l'automobile et s'aperçoivent qu'ils ne captent plus les jeunes ; pendant la flambée du prix de l'essence en 2008, les hypers d'Ile-de-France non desservis par le RER ont vu fondre leur chiffre d'affaires». Conséquence : «le couple voiture-hypermarché va disparaître, remplacé par le duo piéton-internet ; aux USA, on remet en cause le principe "no parking, no business" ; au Japon, les commerces s'installent dans les gares et autres lieux de transit».

«L'étalement urbain n'est pas seulement absurde écologiquement, il est dramatique pour les gens qui ont peu de revenus. Les maires périurbains ne se rendent pas compte qu'avec un pétrole vraiment cher, leur commune ne fonctionnera plus».

Une délibération du 28-04-2011 de la Commission Nationale Informatique et Libertés (CNIL) sur la billettique et le postpaiement dans les transports publics concorde avec les exigences émises dans l'étude de la FNAUT sur l'information multimodale et la billettique, réalisée en 2010 pour la DGITM (FNAUT Infos n°197).

Réchauffement

Selon l'université de Stanford, un réchauffement de 1,5°C entraînera une baisse de 30% des récoltes en Afrique.

D'ici 2050, le réchauffement pourrait affecter un million de km2 de terres arables en Afrique, l'équivalent des terres occupées aux USA par les huit cultures principales : maïs, blé, riz, ... (Environnemental Science and Policy).

Selon le WWF, la population des manchots en Antarctique s'est fortement réduite depuis 25 ans, de 30% à 65% suivant les espèces. La fonte des glaces aurait détruit les lieux de pontes et les accès à la nourriture. La hausse des températures est 5 fois plus forte en Antarctique que sur le reste du globe.

Le TGV en chiffres

En France, 800 rames TGV parcourent quotidiennement 1 900 km de lignes à grande vitesse et 6 000 km de lignes classiques, pour transporter plus de 140 000 personnes et desservir 230 gares. Chaque rame coûte entre 25 et 30 millions d'euros, et nécessite 5 000 heures de maintenance par an. Un tour du monde complet est effectué en moyenne chaque mois par un TGV. En 2010, le taux d'occupation du TGV a dépassé les 70%. Plus de 120 millions de voyageurs sont montés à bord d'un train à grande vitesse l'an dernier.

Actions en régions

Alsace

● L'association Thur Ecologie et Transports a dénoncé les dysfonctionnements du tram-train de Mulhouse lors de sa mise en service et l'allongement (+ 30%) de la durée du trajet depuis la vallée de la Thur pour prendre une correspondance à la gare centrale. Elle réclame des TER directs plus nombreux aux heures de pointe pour faciliter les déplacements pendulaires, le tram-train ne convenant qu'aux usagers voulant accéder au centre-ville de Mulhouse. Elle constate que des usagers se rendant à Bâle reprennent leur voiture.

● Le CACTUS de Strasbourg a piloté trois études d'étudiants sur les déplacements pendulaires : sur les déplacements domicile-travail dans l'Espace Européen de l'Entreprise ; sur les déplacements domicile-études dans ce même secteur, assez mal desservi par les transports publics mais longé par des voies ferrées ; sur les déplacements domicile-travail dans la zone d'activité de Reichstett, commune de deuxième couronne, enclavée et très mal desservie.

Basse-Normandie

● L'ADPCR, qui a obtenu la création du 3ème aller-retour quotidien entre Caen et Rennes qu'elle réclamait depuis 1991, s'inquiète de l'ouverture de la ligne routière express Eurolines concurrente Rennes-Caen-Rouen. Elle réclame une relation directe quotidienne Caen-Granville utilisant le raccordement de Folligny.

Champagne-Ardenne

● Comme l'avait réclamé l'ACCUS de Châlons-en-Champagne, la SNCF a dédommagé les abonnés TER de la vallée de la Marne suite aux dysfonctionnements (retards et annulations de trains dus aux intempéries et aux grèves) qui ont affecté les services pendant l'hiver dernier.

Ile-de-France

● L'AUT s'est inquiétée auprès de RFF du mauvais état du réseau ferré francilien. Le budget prévu par le STIF n'est pas consommé, le manque de réactivité de RFF est incompréhensible : une sous-station électrique sur la ligne du RER C a été subventionnée en 2002 par le STIF et les travaux n'ont pas encore démarré.

● L'AUT a pris acte avec intérêt de l'accord Etat-région sur le projet de Grand Paris Express, qui prévoit la modernisation du réseau existant, mais elle s'interroge sur les possibilités de financement des investissements et de l'exploitation.

● L'AUT regrette que le nouveau train de banlieue Francilien, présenté en grande pompe fin 2009, soit mis en service aussi lentement sur l'axe Paris-Luzarches de la ligne H (18 rames au 1er mars 2011 sur les 30 livrées par le constructeur Bombardier) et présente un taux de pannes dix fois supérieur aux prévisions initiales, ce qui a engendré l'exaspération des usagers.

Languedoc-Roussillon

● La FNAUT L-R a organisé une table-ronde à Alès, à l'occasion de la fermeture totale de la ligne Alès-Nîmes pendant trois mois pour permettre son raccordement au viaduc de Courbessac à Nîmes. Le directeur régional de la SNCF y a participé.

● L'association des usagers de la ligne Perpignan-Cerbère-Port Bou fait de la pédagogie auprès des automobilistes : « le train est plus rapide que la voiture et moins coûteux ; malgré les contraintes horaires et les retards, la liberté, c'est le train ». L'association va organiser une nouvelle « fête du train », sur le thème du tourisme.

● Observateur quotidien de la ponctualité des trains, Eric Boisseau, représentant régional de la FNAUT, dialogue de manière permanente avec la direction régionale de la SNCF et constate une lente amélioration de la fiabilité des services. Mais il déplore la dilution des responsabilités entre SNCF et RFF, ainsi que la séparation de la SNCF en activités trop étanches qui limite la mutualisation des moyens et rigidifie l'exploitation des trains.

Lorraine

● L'AUT Lorraine, fin 2010, a dénoncé une grève lancée par Sud-Rail qui, en s'ajoutant aux effets des intempéries, a fortement pénalisé les usagers des lignes secondaires telles que Metz-Verdun ou Nancy-Vittel : « le car de substitution ne remplace pas le train, le service n'est pas le même et les temps de parcours peuvent être multipliés par deux ou trois ».

● La FNAUT Lorraine et un groupe d'associations locales ont demandé la réactivation du comité de suivi du plan de déplacements urbains de Nancy, qui n'a pas été réuni depuis la fin 2008, et un réaménagement des grands axes de circulation accordant davantage d'espace aux transports collectifs, aux piétons et aux cyclistes.

Midi-Pyrénées

● L'association TARSLY-FNAUT a obtenu de la SNCF des aménagements tarifaires pendant la fermeture complète de la ligne Albi-Toulouse pour mise à double voie de la section Toulouse - Saint-Sulpice qu'elle réclamait depuis de nombreuses années. Elle a demandé que le futur cadencement des trains soit bien adapté aux horaires de travail.

Nord - Pas-de-Calais

● Confrontée aux retards répétitifs des trains TER, l'Union des Voyageurs du Nord affirme que l'indemnisation des usagers n'est qu'un lot de consolation qui ne règle pas les problèmes de fond : « la situation est telle que des usagers finissent par reprendre leur voiture malgré le prix des carburants ».

● L'Union des Voyageurs du Nord, Droit au Vélo et le collectif Place aux Piétons réclament la piétonnisation intégrale de la Grand'Place de Lille et des rues adjacentes alors que la municipalité veut seulement créer une zone de rencontre : « pendant les travaux en cours, la circulation a été coupée et le chaos annoncé n'a pas été observé ; Lille sera-t-elle la dernière ville de France à avoir des voitures sur sa place principale ? »

Pays de la Loire

● L'ACIPA, qui combat le projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes, a refusé de participer au comité de suivi des engagements de l'Etat, celui-ci « confondant intérêt public et intérêt privé ». Lors d'une des nombreuses manifestations contre le projet organisées par l'ACIPA, Dominique Romann est intervenu pour démontrer que le rail pouvait permettre de réduire le trafic aérien à Nantes.

● Le projet de "virgule de Sablé" permettant des relations TGV entre Rennes et Angers, proposé par la FNAUT Pays-de-la-Loire en 1999, a finalement été retenu par RFF.

● Le collectif transport de Nantes, dont la FNAUT et l'ANDE, dénoncent « l'erreur historique » qui consisterait à supprimer toutes les voies ferrées de l'Île de Nantes alors qu'elles permettraient des relations entre le sud et l'ouest de Nantes et que la gare centrale sera saturée dans moins de vingt ans.

Picardie

● L'association LUTECE s'étonne que la ligne Paris - Saint-Quentin ne figure pas parmi les 12 «lignes malades» alors que les TER et Corail Intercités connaissent des retards à répétition et des annulations : « les conditions météo de l'hiver n'expliquent pas tout, l'astreinte des conducteurs en gare a été supprimée ». L'association des usagers de la ligne Paris-Laon se plaint aussi de retards quotidiens.

fnaut infos- Bulletin mensuel d'information
Directeur de publication : Jean Sivardière
CPPAP n° 0913 G 88319 - Dépôt légal n°198
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°199
novembre 2011
Bulletin de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports - édition nationale

Liberté tarifaire pour la SNCF

Par décret du 31 juillet 2011, le gouvernement a accordé à la SNCF une plus grande liberté pour fixer les tarifs de ses trains à réservation obligatoire : TGV essentiellement, mais aussi Lunéa et Téoz (la tarification dite sociale n'est pas concernée). Les prix seront dorénavant établis à partir d'un seul prix homologué (l'ancien tarif de pointe), et la SNCF pourra élargir son éventail tarifaire en fonction de l'évolution instantanée de la demande, par exemple en cas d'événements imprévus.

En contre-partie, le décret met en place quelques garde-fous : la SNCF devra rendre «facilement accessibles» les tarifs les plus bas (hors Prem's) et les plus élevés sur chaque relation, ce que la FNAUT demande depuis des années ; l'écart entre tarif maximal et tarif de référence portera également sur la 1ère classe, dont le niveau de prix était totalement libre jusqu'à présent ; un contrôle a posteriori de l'Etat est instauré, la SNCF devant fournir un rapport annuel sur la tarification au ministère des Transports (DGITM).

Mais le risque est double pour les voyageurs, et la FNAUT s'en est inquiétée publiquement :

- celui du maintien d'une certaine opacité tarifaire si la SNCF n'indique pas, contrairement aux pratiques antérieures, le pourcentage de réduction obtenu avec les cartes commerciales ;

- celui d'un gonflement discret des prix, la SNCF exploitant alors au maximum la «capacité contributive» du voyageur et pénalisant ainsi celui qui doit effectuer un déplacement obligé.

Tout en critiquant, en particulier, l'absence de plan de refonte de l'information tarifaire, la FNAUT ne s'oppose pas frontalement à cette réforme si elle continue à servir une politique de volume et de fréquence, et si elle permet à la SNCF d'engager enfin le renouvellement de son parc.

La FNAUT demande donc avec insistance que la SNCF s'engage à améliorer très fortement la lisibilité de ses prix pour répondre aux attentes du public : qualité de service et souplesse de commercialisation. Faute de quoi sa clientèle s'effritera au bénéfice de l'avion à bas coût, du covoiturage à longue distance, qui se développe, et des services routiers qui se mettent en place.

Jean Lenoir

Les perdants du TGV : la desserte des villes moyennes

La mise en service des différentes lignes à grande vitesse (LGV) a entraîné un développement spectaculaire du trafic ferroviaire entre la région parisienne et les grandes métropoles de province au détriment de l'avion et de la voiture. Mais elle s'est accompagnée d'un affaiblissement très sensible de la desserte de nombreuses villes moyennes et par l'assèchement de plusieurs lignes classiques radiales et transversales. Dans une étude remise récemment à la DATAR, la FNAUT a précisé ce constat et montré qu'il n'implique pas une remise en cause de l'extension du réseau des LGV mais nécessite des aménagements d'infrastructures, une réorientation sérieuse des méthodes d'exploitation du TGV par la SNCF et une relance des relations classiques Intercités.

Photo : Marc Debrincat

L'étude remise à la DATAR en juin 2011 a mobilisé une vingtaine de militants de la FNAUT, présents dans toutes les régions françaises affectées directement ou indirectement par le TGV. Elle a été pilotée par Jean Sivardière.

Les effets positifs du TGV et ses effets pervers

Les voyageurs ayant à se déplacer sur les grands axes radiaux ou diamétraux ont largement bénéficié des performances du TGV, le trafic ferroviaire s'est fortement développé sur ces axes.

D'autre part le TGV a bien joué son rôle attendu d'outil de transfert modal puisqu'il a provoqué la disparition de plusieurs relations aériennes intérieures et la diminution du trafic sur celles qui ont subsisté (de l'ordre de 50% sur Paris-Marseille par exemple). Il a même, sur certaines relations à moyenne distance (Paris-Lille, Paris-Lorraine, Paris-Pays de la Loire), concurrencé efficacement la voiture.

L'étude de la FNAUT a cependant confirmé un diagnostic antérieur (FNAUT Infos n°177) : la mise en place du réseau des LGV n'a pas été pensée en termes d'aménagement du territoire. Non seulement le TGV n'a pas eu les effets économiques espérés dans certaines grandes villes desservies, mais ses effets pervers sur de nombreuses villes moyennes auparavant bien desservies par les trains classiques de jour (Corail) et de nuit (Lunéa) sont aujourd'hui clairement perceptibles.

Ces effets négatifs ont été aggravés par la création de gares nouvelles « exurbanisées » (FNAUT Infos n°167) isolées du réseau classique, et par le désintérêt manifesté par la SNCF pour les relations classiques Intercités. Ils n'ont été

TGV et villes moyennes

que très partiellement corrigés par la diversification des dessertes TGV et par le développement de relations régionales complémentaires.

Une ville moyenne a une population comprise entre 20 000 et 100 000 habitants. Les villes moyennes, qui ont absorbé une large part de l'exode rural, représentent aujourd'hui 26 % de la population française, soit un peu plus de 16 millions d'habitants. Selon la Fédération des Maires des Villes Moyennes, elles sont «le fer de lance d'un nouvel équilibre du territoire». Elles ont un rôle de relais entre métropoles et territoires ruraux, et bénéficient aujourd'hui des nouvelles stratégies résidentielles. Leur accessibilité est donc un enjeu important de l'aménagement du territoire, qui explique le soutien apporté à notre étude par la DATAR.

L'impact de la mise en service progressive des LGV sur la qualité de la desserte ferroviaire des villes moyennes peut être apprécié de plusieurs manières complémentaires.

1 - Les relations directes qui existaient entre Paris et les villes de province avant la mise en place du TGV peuvent être recensées et comparées aux relations, directes ou non, qui existent aujourd'hui. On peut ainsi détecter des villes pour lesquelles l'établissement de relations directes par TGV serait justifié.

Une étude préliminaire réalisée par Benoît Lejay a ainsi concerné les 33 villes du Sud-Est de plus de 5 000 habitants qui avaient une relation directe depuis Paris et l'ont perdue depuis la mise en service du TGV, en considérant les services de trois années : 1975 (date de la dernière parution de l'indicateur Chaix, sur lequel il est facile de repérer toutes les relations directes depuis Paris, 2005 (deux ans avant la mise en service du TGV Est) et 2009.

L'attention portée aux relations directes est justifiée par les deux observations suivantes :

- le trafic Alsace-Méditerranée a baissé entre 2002 et 2003, la clientèle n'ayant pas réagi favorablement au gain de temps apporté par l'introduction d'une relation Corail + TGV avec changement à Lyon par rapport à une relation directe Corail plus lente ;
- la SNCF elle-même estime que l'introduction d'une rupture de charge a le même effet auprès de la clientèle qu'un allongement du temps de parcours de 1h30.

Il faut noter cependant que si la disparition d'une relation directe entre une ville moyenne et Paris est souvent pénalisante, elle peut, dans les cas particuliers où les trafics sont faibles et ne justifient pas un arrêt TGV, ne pas être nécessairement synonyme de dégradation : son remplacement par une relation comportant une correspondance peut entraîner un gain de temps ou de fréquence. Encore faut-il que ces correspondances soient assurées dans de bonnes conditions : quai à quai, avec un temps d'attente réduit (10 min), et garanties en cas de retard.

2 - Paris n'est pas le seul centre d'attraction des villes moyennes. On doit également étudier l'évolution des relations directes entre les villes de province et la ou les métropoles situées sur l'axe considéré, par exemple les relations entre Versailles ou Chartres et Rennes ou Nantes, ou encore entre Commercy et Strasbourg. Les possibilités de cabotage entre villes moyennes méritent aussi attention.

3 - La desserte existante des villes moyennes situées sur une LGV ou sur une voie classique en constituant un prolongement est elle aussi à prendre en considération. Elle est en effet soumise au bon vouloir de la SNCF, qui peut décider d'élaguer ses dessertes ou ses arrêts. Certaines d'entre elles sont actuellement menacées, Roissy-Arras et Arras-Dunkerque en particulier. De même les arrêts d'Eurostar à Calais-Fréthun sont trop rares. Tout un territoire rendu attractif grâce au TGV peut subitement perdre son attractivité de ce point de vue.

4 - Il faut aussi s'intéresser aux «effets collatéraux» de la mise en service d'une LGV sur les lignes radiales ou transversales d'aménagement du territoire dont la clientèle a été captée, au moins partiellement, par le TGV, ce qui a entraîné une réduction des dessertes.

La SNCF elle-même a organisé des détournements de clientèle par ses horaires et son information, afin de mieux remplir ses TGV. Elle a ainsi asséché les transversales Lyon-Nantes, Lille-Reims et Lille-Strasbourg en «rabattant» systématiquement les voyageurs sur le TGV. Le trafic de cabotage entre toutes les villes moyennes intermédiaires a été ainsi négligé.

Le phénomène est général : les lignes Paris-Limoges-Toulouse, Nantes-Bordeaux ont également été pénalisées, ainsi que la ligne des Cévennes et la ligne des Alpes Grenoble-Aix-en-Provence.

Plus récemment, la mise en service de la LGV Est a entraîné une dégradation de la desserte de la ligne historique Paris-Bâle via Troyes (dite ligne 4), avec la suppression des trains Paris-Bâle et la réduction de l'offre Paris-Mulhouse.

Deux malentendus à écarter

● La FNAUT n'attribue évidemment pas à la seule apparition du TGV la dégradation des relations classiques observée depuis vingt ans, dont les villes moyennes ont été les principales victimes : certaines de ces relations (le Ventadour sur Lyon-Bordeaux, l'Aubrac sur la ligne des Causses) auraient sans doute décliné pour d'autres raisons, telles que les évolutions démographiques, la dégradation des infrastructures ferroviaires et le manque d'intérêt de la SNCF pour les trafics de faible volume. Les trains Corail Calais-Lille-Metz-Strasbourg ont disparu, mais la mise en service du TGV n'en est pas responsable.

Les dernières grandes électrifications de lignes classiques (Paris-Nantes) sont intervenues au début des années 1980. Depuis cette période, les investissements classiques se sont raréfiés et, après le renouveau des années 1970 lié à l'introduction des turbotrains, les dessertes classiques se sont dégradées (allongement des temps de parcours, correspondances difficiles), à l'exception notable des relations Paris - Clermont-Ferrand, puis ont été fragilisées par le développement accéléré du réseau autoroutier et des relations aériennes intérieures.

● Malgré les nombreuses critiques présentées à l'égard du TGV, notre étude ne doit pas être interprétée comme une critique de la construction du réseau des LGV, voire une remise en cause globale de l'extension de ce réseau : ce n'est pas l'existence même du TGV mais plutôt les méthodes d'exploitation de l'ensemble des relations ferroviaires - TGV et classiques - ainsi que le positionnement des gares qui sont visés. La FNAUT fait la différence entre le TGV tel qu'il est et le TGV tel qu'il pourrait (et devrait) être.

Une preuve évidente de l'importance cruciale des méthodes d'exploitation est fournie :

- par les suppressions d'arrêts sur les lignes classiques utilisées par les TGV en prolongement des LGV ;

- par les effets pervers, que nous avons également étudiés et qui sont analogues à ceux des TGV, des trains Téoz mis en service sur les axes Paris-Clermont et Paris-Toulouse ainsi que sur la transversale Sud, et exploités selon les mêmes principes que les TGV.

Dans ces deux cas, les LGV ne sont pas directement impliquées.

Notre étude est disponible sur le site internet de la FNAUT.

Nous publierons prochainement le point de vue de la FNAUT sur une "extension rationnelle du réseau des LGV".

Les TGV intersecteurs

Si la France dispose de quelques transversales ferroviaires majeures qui permettent de relier entre elles des villes importantes ou moyennes, la desserte de ces lignes a été peu à peu dégradée par la SNCF en arguant du fait que des relations par TGV pouvaient les remplacer dans de meilleures conditions de temps et de confort.

Les TGV diamétraux

La création des TGV «passe-Paris» tels que Lille-Marseille a permis de nouvelles relations très attractives entre grandes agglomérations de province. Cependant les villes moyennes situées sur les LGV parcourues par ces TGV ne bénéficient que de dessertes limitées.

La mise en place de TGV diamétraux Lyon-Nantes par Massy s'est par ailleurs accompagnée de la disparition presque totale des trains circulant par l'itinéraire - plus court de 200 km - via Bourges. Seul un Corail Intercités quotidien relie Tours et Lyon, desserte complétée par un aller-et-retour TER entre Orléans et Lyon via Paray-le-Monial. La relation Nantes - Clermont-Ferrand a été profondément dégradée.

Les TGV transversaux

Les relations Corail Metz-Nancy-Lyon et leurs prolongements vers le sud sont progressivement remplacées par des TGV. A cette occasion, des arrêts dans les villes moyennes sont supprimés. C'est le cas de Toul, Neufchâteau et Culmont-Chalindrey. Sur l'axe Genève-Midi, les villes du sillon alpin ne sont plus reliées directement à Marseille et à Montpellier.

Les trains Téoz

Sur Paris - Clermont-Ferrand, la SNCF a tout fait pour rendre obligatoire l'utilisation des trains Téoz. Il est ainsi impossible de faite un aller-retour Moulins-Nevers dans la demi-journée sans utiliser Téoz, qui est cher, à réservation obligatoire donc inadapté à un trajet court et banal. Il est quasiment impossible, venant de Clermont, de rallier Montargis, Fontainebleau, Melun sans passer par Paris. Les relations directes, par l'itinéraire le plus court, via Clermont, entre Paris et Aurillac, le Mont-Dore, Béziers et Marseille ont disparu.

Sur l'axe POLT, la desserte Téoz n'a été bien étudiée que pour les relations avec Paris, et seulement jusqu'à Brive, ce qui pénalise Argenton-sur-Creuse, Châteauroux et les petites villes du Lot.

Sur la transversale sud, un seul Téoz quotidien dessert Marmande ; les Téoz les plus rapides ne donnent pas, à Narbonne, de correspondance vers Perpignan et l'Espagne.

Les villes moyennes pénalisées par le TGV

Nous présentons ici diverses évolutions caractéristiques observées lors de l'ouverture des LGV (liste non exhaustive). Il est clair que la pénalisation des villes moyennes par l'introduction du TGV est un phénomène général.

La LGV Paris-Lyon

Après une période de dégradation, la desserte de Dijon est aujourd'hui supérieure à ce qu'elle était en 1980. Sens a récupéré une desserte directe vers le sud depuis la création d'un TGV conventionné Melun-Marseille.

Mais Chagny, Tournus, Villefranche, Belleville, Culoz, Rumilly, Bonneville, Bourgoin, Rives, Voiron, Saint-Chamond, Rive-de-Gier, Givors... n'ont plus de relation directe avec Paris.

La LGV Méditerranée

Le TGV dessert surtout des gares "exurbanisées" : Valence, Avignon et Aix-en-Provence. Avignon-centre, Montélimar et Miramas disposent d'une desserte TGV correcte, mais celles d'Orange et d'Arles (dont les habitants se reportent sur Avignon-TGV) est médiocre. Vienne et Pierrelatte ne sont pas desservis par le TGV. Les liaisons vers la Côte d'Azur et le Languedoc se sont franchement dégradées.

La relation Paris-Gap-Briançon s'est gravement détériorée depuis la mise en service de la gare de Valence-TGV.

De nombreux trains de nuit (Lille-Nice, Paris-Béziers) ont été supprimés par la SNCF, qui assèche par ailleurs les dessertes des Causses et des Cévennes, dont elle ignore totalement le potentiel touristique, en rabattant le trafic Clermont-Midi sur le TGV via Lyon.

La LGV Atlantique

Chartres a perdu sa desserte directe vers les villes du Grand Ouest, seule subsiste une desserte TER assez abondante entre Paris et Le Mans, mais avec des correspondances dissuasives vers Rennes et Nantes. Saumur a perdu ses relations directes avec Paris, celles de Vitré, Sablé et Ancenis ont été réduites par rapport aux relations antérieures par train Corail. Par contre Saint-Malo est desservi par le TGV.

Orléans et Blois n'ont plus de relation directe avec Poitiers, Angoulême et Bordeaux. Entre Paris et Toulouse, la SNCF privilégie le TGV passant par Bordeaux aux dépens des villes intermédiaires de la ligne classique - Châteauroux, Limoges, Brive et Cahors - dont les dessertes sont dorénavant centrées sur Paris. Un aller-retour Limoges-Toulouse ou Toulouse-Limoges n'est plus possible dans la journée.

La LGV Nord

Amiens a conservé ses trains directs vers Arras, Douai et Lille sous forme de TER, mais Creil les a perdus.

Depuis l'introduction des TGV et des Thalys, Compiègne, Saint-Quentin, Aulnoye et Maubeuge ont perdu leurs trains de jour et de nuit vers Charleroi, Namur, Liège et Cologne. Les Corail Paris-Boulogne et Paris-Maubeuge ont survécu mais sont menacés, de même que le Corail Paris-Cambrai.

Les relations TGV directes, très appréciées, entre Paris et Arras, Dunkerque, Douai, Valenciennes, Lens et Béthune, Calais et Hazebrouck, Boulogne et Saint-Omer pourraient elles aussi disparaître.

La LGV Est

A la mise en service de la LGV Est, la SNCF a tout fait pour obliger les voyageurs à utiliser le TGV. Les habitants de Mulhouse et Bâle ont été poussés à passer par Strasbourg pour aller à Paris au lieu d'utiliser la ligne classique Paris-Bâle (ligne 4). L'exploitation de la ligne classique Paris-Strasbourg a été tronçonnée.

Les villes situées dans la vallée de la Marne (Epernay, Châlons-en-Champagne) n'ont plus de relations directes vers Nancy et Strasbourg. Les trois Corail directs de cabotage Paris-Nancy-Strasbourg ont été supprimés alors qu'ils n'avaient pas pour seul but d'assurer des relations de bout en bout. Aller de Paris à Strasbourg en train classique requiert désormais deux changements avec des temps d'attente dissuasifs.

La desserte Nancy-Strasbourg illustre bien la politique de la SNCF beaucoup trop centrée sur Paris : des trains Corail à réservation facultative, on est passé à la réservation obligatoire avec des rames Téoz, puis à la réservation impossible avec les TER lors de la mise en service du TGV Est.

La LGV Rhin-Rhône

Déjà bien affaiblie depuis l'ouverture du TGV Est en juin 2007 par la suppression des Corail Paris-Bâle, la ligne 4 Paris-Belfort-Mulhouse va subir un nouvel assaut fin 2011, avec la mise en service du TGV Rhin-Rhône. Pourtant, cette ligne joue un rôle essentiel pour la desserte des villes situées sur cet axe (Troyes, Chaumont, Langres, Vesoul).

La desserte de Dole (53 000 habitants) va aussi être affectée par l'ouverture de la LGV Rhin-Rhône. Elle pourrait l'être encore davantage par le report de certains TGV Paris-Lausanne sur l'itinéraire des Paris-Genève.

Les correctifs nécessaires

Nul ne peut nier le profit que les grandes villes tirent du TGV. Mais des phénomènes négatifs, résumés en encadré, sont apparus lors de l'ouverture de chaque LGV. Ils desservent la cause de la grande vitesse mais ne sont pas des défauts intrinsèques du TGV : ils sont correctibles par des investissements modestes et un infléchissement des méthodes d'exploitation de la SNCF.

Les infrastructures

Des raccordements sont souhaitables entre LGV et lignes classiques :

- pour faciliter l'accès TER au TGV (celui de Saint-Hilaire-au-Temple donnerait un accès rapide depuis Verdun aux deux gares de Reims sans exiger un détour par Châlons-en-Champagne ;
- pour faciliter les prolongements de dessertes TGV sur les lignes classiques, c'est le cas du raccordement nord d'Arras et de la liaison Roissy-Creil ;
- pour permettre la desserte TGV de localités proches de Paris, c'est le cas de l'électrification de la ligne de Chartres à Courtalain ou de Chartres à Voves (après remise en service) et de la construction d'un raccordement avec la LGV Atlantique, de manière à offrir une desserte de Versailles et Chartres par des TGV de l'axe Paris-Bordeaux.

La Voie Ferrée Centre Europe Atlantique, comportant l'électrification de la ligne Nevers-Chagny et son raccordement, à la gare du Creusot, à la LGV Paris-Lyon, permettrait des relations TGV Nantes-Lyon ne passant pas par Massy, desservant l'agglomération de Montchanin-Le Creusot et empruntant la LGV au sud du Creusot. Elle déchargerait le tronçon nord de la LGV Paris-Lyon et l'interconnexion sud.

Un raccordement analogue entre la ligne Annecy-Valence et la LGV Méditerranée à Valence-TGV permettra bientôt d'accélérer les relations entre les villes du sillon alpin d'une part, Marseille et Montpellier d'autre part. Mais il faudra éviter un appauvrissement de la desserte des villes de la vallée du Rhône. Une relation entre Grenoble et Avignon-Centre ou Montpellier desservant les gares centrales de Valence et de Montélimar restera nécessaire.

De même que la gare lorraine TGV va être déplacée de Louvigny à Vandières et que les deux gares d'Avignon vont être reliées par un tram-train, on peut déplacer vers le sud la gare du Creusot-TGV, à l'intersection de la LGV avec la ligne Montchanin-Dijon, et créer des raccordements à TGV-Picardie et Aix-TGV entre LGV et ligne régionale, Amiens - Saint-Quentin dans le premier cas, Aix-Rognac dans le second.

L'exploitation

Un cabotage des TGV radiaux sur les tronçons classiques terminaux est un bon moyen d'élargir la clientèle, on l'a vérifié quand la SNCF a décidé, sous la pression, de desservir Saint-Raphaêl, Cannes et Antibes. Le TGV pourrait ainsi desservir, au moins une fois par jour, Culoz, Voiron, Vienne.

La SNCF envisage de remplacer des dessertes TGV terminales déficitaires par des services TER, afin d'augmenter la productivité des rames TGV en limitant les parcours effectués à basse vitesse et donc de limiter le nombre de rames à commander pour renouveler son parc. Cette perspective peut être acceptable dans des cas très particuliers, mais une bien meilleure solution consiste à admettre les usagers du TER, sans réservation, sur ces fins de parcours de TGV, ce qui permettrait un meilleur remplissage des TGV et une offre TER accrue.

Parmi les perdants du TGV figurent les ménages aux revenus modestes : la disparition des trains classiques provoque une hausse des prix du train. La FNAUT propose que la SNCF rétablisse des trains classiques Corail sur certaines lignes classiques qui ont été doublées par des LGV. Ces trains «low cost» ne devraient mordre que marginalement sur la clientèle TGV, qui attache souvent un prix élevé au temps gagné grâce à la grande vitesse. Ils desserviraient des villes moyennes délaissées par le TGV et attireraient les « laissés pour compte » de la grande vitesse, qu'on ramènerait ainsi au train. Leur rétablissement contrerait la création de services de cars express Intercités. Cette solution a déjà été mise en œuvre avec succès sur Lyon-Marseille.

Enfin la FNAUT demande que la SNCF cesse de rabattre abusivement les voyageurs sur le TGV. L'ouverture de la LGV Rhin-Rhône va assécher non seulement la ligne 4 Paris-Mulhouse, mais aussi la ligne Besançon - Lons-le-Saunier - Lyon. Déjà la SNCF propose des Paris - Le-Mont-Saint-Michel par Rennes, et des Nantes-Bordeaux par Tours ou même Paris...

L'étude remise par la FNAUT à la DATAR préconise plus généralement, pour contrer les effets pervers du TGV, une relance des relations classiques Intercités (FNAUT Infos n°169, 180), et présente des recommandations relatives aux futures LGV : maillage du réseau des LGV selon le modèle de la "virgule de Sablé", abandon du projet Poitiers-Limoges qui constitue une menace pour les villes moyennes de la région Centre, refus des gares exurbanisées, intégration des réseaux LGV et classique.

Les effets pervers de l'exploitation du TGV

La SNCF pousse à outrance la spécialisation des flux de voyageurs, elle privilégie le transport à longue distance avec un minimum d'arrêts au détriment du cabotage. Cette segmentation excessive de l'offre affaiblit la synergie entre les différents types de trafic.

● *La perte d'accessibilité de villes moyennes, de nœuds ferroviaires TER et de territoires intermédiaires*

Le TGV pénalise souvent les villes moyennes qui ne représentent pas un bassin de clientèle jugé suffisant par la SNCF. On observe en effet la suppression de liaisons directes entre des villes moyennes et Paris, et celle des liaisons directes entre des villes moyennes et des métropoles régionales.

● *Les détournements de trafics*

La SNCF a pompé la clientèle vers le réseau TGV, ce qui lui permet de massifier les flux. Les régions réorganisant de leur côté les réseaux TER, le grand perdant a été le réseau intermédiaire Intercités.

La SNCF n'est pas seule responsable : les crédits disponibles pour l'entretien de ce réseau ont été insuffisants.

● *La standardisation / massification de l'offre au profit des grandes villes*

La SNCF a centré sa stratégie sur le seul TGV, qui favorise les grandes villes. Pour approcher la diversité des demandes, contrer l'avion à bas coût et bientôt de futurs concurrents et l'autocar, elle diversifie les tarifications proposées, ce qui renforce encore ces grandes villes.

D'autres types de trains ont disparu ou se raréfient, alors que des villes moyennes en bénéficiaient :

- des trains Intercités offrant un voyage plus lent, mais plus économique et plus souple (absence de réservation obligatoire) ; le voyageur de bout en bout est minoritaire, mais leur rôle de cabotage est important pour les territoires traversés ;

- des trains auto-couchettes dont le vieillissement de la population, le hausse du prix du pétrole et des péages autoroutiers renforcent pourtant la justification ;

- des trains de nuit qui, par rapport aux TGV, permettent de desservir des villes moyennes proches des villes terminales (par exemple Angers et Roanne sur l'itinéraire Nantes-Lyon), et surtout permettent d'arriver très tôt le matin ou de partir plus tard en soirée.

● *Une exploitation qui favorise le TGV au détriment du TER*

La priorité est donnée aux TGV :

- quand la capacité de la voie est insuffisante (Angers-Nantes, Tours-Bordeaux, Bourg-en-Bresse - Bellegarde), alors que la solution passe par l'investissement ;

- pour les correspondances en cas d'incident ; un TGV n'attend évidemment pas un TER.

Annecy : un espace vitrifié

Bernard Accoyer, maire UMP d'Annecy-le-Vieux et président de l'Assemblée Nationale, a été le promoteur acharné de l'autoroute A41 Annecy-Genève, mais ce n'est pas fini. « A mes yeux, il manque encore des routes dignes de ce nom pour relier Annecy au sud de la région, ainsi que sur la rive ouest du lac. Le fameux tunnel du Semnoz aurait dû être percé depuis longtemps. Et, vers le nord, il serait utile de doubler le contournement au niveau de la zone commerciale d'Epagny ».

Et ce n'est peut-être pas tout, car « l'homme est fait pour aménager l'espace, pas pour le vitrifier ». Pour financer toutes ces routes, c'est simple : «il n'y a pas de secret, c'est la création de richesse qui apportera les recettes nécessaires ; grâce aux entreprises, tous ces projets devraient se concrétiser dans les dix ans». « Il ne faut pas céder sur le dynamisme économique ; ceux qui ne veulent ni tunnel ni élargissement de la voirie ont une attitude suicidaire, pour ne pas dire démoniaque ».

Et le projet de tram-train ? « On ne peut pas faire circuler sur une voie ferrée des véhicules de masses différentes (*sic*) » (source : l'Express).

Ce sont toujours les mêmes arguments qui sont mis en avant par les élus pour réclamer des routes :

- le désenclavement des petites villes, sinon «les entreprises vont toutes nous quitter» (Raymond Vall, sénateur radical de gauche du Gers, veut ainsi une autoroute Limoges-Tarbes) ;

- la sécurité routière (pour mieux prouver que la RN est accidentogène, on cite le nombre de morts «depuis dix ans» et non la moyenne annuelle, et on oublie de dire que 10 radars supplémentaires seraient plus efficaces qu'une transformation en voie express) ;

- la congestion, «insupportable».

Il faut voir grand : Jean-Louis Bianco, député PS et président du conseil général des Alpes-de-Haute-Provence, refuse une modernisation «au rabais» de la RN 85 et exige l'autoroute A585 ou au minimum une 2 x 2 voies pour désenclaver Digne. Qui va payer ? Les autres : l'Etat, la région, les entreprises, les concessionnaires. Quant au prix du pétrole en 2030, on verra bien...

Formule 1

Le premier ministre François Fillon se préoccupe de l'avenir de la France : il a lancé une réflexion en vue de l'organisation d'un Grand Prix de France de Formule 1 sur le circuit du Castellet (Var). Il était temps : depuis trois ans, ce Grand Prix a disparu du championnat du monde de Formule 1.

Des routes, des routes, des routes !

Directeur du Laboratoire d'Economie des Transports de Lyon, Yves Crozet est féroce avec les élus, tous ou presque persuadés des bienfaits économiques de la route : «ils sont indécrottables, les autoroutes déménagent le territoire bien plus qu'elles ne l'aménagent» (FNAUT Infos n°191).

Les exemples abondent de ces élus naïfs, obsédés par le macadam, pour qui «l'autoroute va sauver la région, rétablir la fluidité du trafic routier et améliorer la sécurité routière». Ils font pression, sans se soucier de l'intérêt national, pour que le Schéma National des Infrastructures de Transport (SNIT) intègre le projet qui leur est cher, et font savoir à leurs électeurs qu'ils ont «demandé une audience à Nicolas Sarkozy». FNAUT Infos vous propose un petit tour de France de ces errements.

24 ans de combat d'arrière-garde pour l'A51

En juillet dernier, un comité stratégique pour l'autoroute A51 Grenoble-Sisteron s'est réuni à la CCI de Grenoble. «Las de se heurter depuis 24 ans à l'immobilisme de l'administration et des 13 ministres en charge du dossier», le comité a élevé la voix et dénoncé «la peur des Verts». «Nous ne pouvons plus nous déplacer comme au 19ème siècle ; l'A51 est un projet solide, réaliste, finançable uniquement par le privé», a déclaré l'infatigable sénateur UMP de Gap, Pierre Bernard-Reymond, oubliant que, selon la dernière étude officielle, 2 milliards d'euros d'argent public étaient nécessaires pour rentabiliser le projet. Selon lui, l'A51 «désenclaverait les Alpes du sud et le sud-Isère et revitaliserait l'économie de ce secteur». Ce serait évidemment une «autoroute verte» : «un semi-remorque économiserait 30% de carburant en empruntant l'A51 plutôt que la route Napoléon».

Bordeaux : sagesse oubliée

Alain Juppé, ancien ministre de l'Ecologie et maire UMP de Bordeaux, a relancé, en juillet dernier, l'idée d'un grand contournement autoroutier de Bordeaux et, baissant lamentablement les bras, il a lâché une énormité : «il faut rouvrir le dossier face à l'incapacité à développer le fret ferroviaire dans ce pays ; il y aura peut-être demain des autoroutes intelligentes qui ne seront pas forcément des désastres pour l'environnement». Il avait salué comme «une solution de sagesse» l'abandon du projet en 2008 par son successeur au ministère de l'Écologie, Jean-Louis Borloo.

Sa proposition a été chaudement approuvée par le président PS du conseil général de la Gironde, Philippe Madrelle, qui soutient depuis 20 ans le projet de contournement ; par Pierre Goguet, président de la CCI de Bordeaux, selon qui «le grand contournement est un outil prioritaire pour notre agglomération et notre région tout entière» ; et par Jérôme Bessières, directeur régional de la FNTR, qui rappelle que «la rocade est un gros axe d'échanges nord-sud engorgé chaque jour par 9 000 poids lourds». Seuls les élus écologistes ont dénoncé avec bon sens un projet «d'un autre temps».

Reste un détail à résoudre : par où faire passer le grand contournement ? A l'est de Bordeaux comme à l'ouest, les viticulteurs sont sur le pied de guerre.

Alain Juppé est également favorable à la mise à 2x3 voies de la rocade de Bordeaux, sans oublier le grand contournement ferroviaire. Comment financer ce programme ambitieux et incohérent ? On verra plus tard.

Avranches : désert en vue

François Digard, président UMP du conseil général de la Manche, est catégorique : «les territoires qui ne sont pas desservis par des axes de communication sont voués à dépérir ; or le conseil régional de Basse-Normandie fait actuellement le choix du rail et ne veut plus investir dans les routes, c'est une erreur stratégique monumentale et durablement pénalisante ; la déviation est d'Avranches est une nécessité absolue, je ne crois pas aux îlots de prospérité au milieu d'un désert».

A65 : le grand désert

De nouveaux contournements d'agglomérations seraient certainement très utilisés (et vite saturés à leur tour), mais les autoroutes de liaison rentables ont été construites depuis longtemps. L'exemple de l'A65 Pau-Langon, ouverte début 2011, est significatif et devrait faire réfléchir les élus bitumeurs.

Selon le quotidien Sud-Ouest, qui a enquêté, c'est «le grand désert». «Le week-end de Pâques, les usagers ne se bousculent pas sur ce long ruban de bitume neuf. A une heure supposée de grande fréquentation, nous n'avons croisé que 647 véhicules remontant vers Bordeaux dont 35 cars et 11 camions ; au retour en fin de journée, 206 véhicules dont 2 cars et 1 camion».

Mais faut-il s'en inquiéter ? Selon Germinal Peiro, député PS de la Dordogne, si l'A65 ne connaît actuellement qu'un trafic d'environ 4 000 véhicules/jour, le trafic augmentera quand l'autoroute transpyrénéenne par le tunnel du Somport aura été construite, on verra alors des trains de camions dans la vallée d'Aspe et sur l'A65 ! Le bonheur...

Forum

Bons et mauvais points

Un bon point pour la SNCF cet été : en gare de Sète, le bureau du «chef d'escale» a été ramené du quai dans le hall principal, à côté de celui de l'agent d'accueil. Cela assure une présence humaine bien visible, utile aux voyageurs, sur une plage horaire beaucoup plus large que précédemment. Une excellente idée qui amène une forte amélioration à coût quasi nul.

Un très mauvais point : la fiche horaire Bordeaux-Nice et retour qui mentionnait clairement les correspondances depuis ou vers Nantes, la Roche-sur-Yon, la Rochelle et Saintes a été remplacée par deux fiches (une par sens) qui ignorent les trains circulant entre Nantes et Bordeaux. Complexité accrue, baisse de qualité de l'information et aucune économie : voilà qui ne va pas améliorer la fréquentation des Intercités sur cette relation. Les usagers sont en droit d'attendre mieux depuis la signature de la convention TET avec l'Etat. Et pourquoi voit-t-on perdurer des mesures aussi mesquines ?

Jean Lenoir, FNAUT Paris

Centrales de mobilité

La multiplicité des autorités organisatrices de transport et des opérateurs nécessite le développement de centrales de mobilité couvrant l'ensemble des services offerts, mais à trois conditions.

Il faut éviter de créer des centrales démesurées : l'échelle départementale est généralement pertinente, avec une structure régionale fédératrice plutôt que centralisatrice reliant les centrales départementales.

Pendant les heures d'ouverture, les systèmes de plate-forme téléphonique ou de boîte vocale ne doivent pas remplacer des agents qui, aidés des outils informatiques, peuvent conseiller les usagers et prendre des réservations.

L'activité de ces agents doit être considérée comme une activité authentique et ne doit pas être exercée par des intérimaires. Les agents doivent avoir une connaissance du terrain approfondie et régulièrement remise à niveau.

Gérard Bamet, 69 Lyon

Taxis introuvables

A La-Roche-sur-Yon, le taxi n'est pas une solution crédible. A la gare, en journée, on trouve des bus et des taxis, mais en soirée, on n'y trouve ni bus ni taxis. En effet, les artisans taxis organisent un tour de garde et ne répondent pas forcément aux appels. Faute de taxi, il m'est arrivé de rentrer à pied la nuit de la gare à mon domicile (4,5 km).

Dans mon quartier, un seul taxi assure la garde et, s'il est parti en course, il faut souvent attendre son retour pendant près d'une heure. On ne peut même pas, le matin ou à midi, le commander pour le soir même, car il répond : « je ne sais pas où je serai ce soir » !

Mauricette Ringuet, 85 La-Roche-sur-Yon

Rail et tourisme

On fête cette année les 75 ans des congés payés de 1936 : on peut ainsi revoir à la télévision les foules joyeuses qui s'entassaient dans des trains bondés en partance pour la mer, la montagne ou la campagne. Aujourd'hui le réseau ferré est réduit de moitié, ce qui en reste a été en partie laissé à l'abandon pendant plusieurs décennies, et les autoroutes ont pris le relais. Mais bientôt le carburant sera de plus en plus rare, et cher pour l'usager modeste qui n'aura pas d'autre choix que l'automobile, surtout s'il habite dans un département sans train comme l'Ardèche ou dans une ville moyenne située hors des grands axes et délaissée par le rail.

Bien des sites touristiques et stations thermales ne sont plus accessibles par le rail. Pourtant quand une bonne desserte ferroviaire est proposée (Auray-Quiberon, Pornic, Saint-Gilles-Croix-de-Vie, Les-Sables-d'Olonne), elle est plébiscitée par le public des vacanciers. A méditer alors que notre économie devient de plus en plus touristique.

Guy d'Arripe, AUTRA Bordeaux

Trains en retard

Les retards de trains représentent 50% des dossiers soumis au Médiateur de la SNCF par la FNAUT lorsque le dossier concerne une exécution défectueuse du contrat de transport. C'est le cas de voyageurs exclus de la compensation commerciale offerte par la SNCF pour certains retards, ou subissant des retards de moindre importance mais de façon répétée. D'autres dossiers concernent des cas où la compensation commerciale ne s'applique pas, ou ne satisfait pas le voyageur. Celui-ci doit alors prouver le préjudice subi, par exemple le retard d'un train à destination d'un aéroport qui l'a empêché de prendre un avion.

La facilité à obtenir une indemnisation du voyageur auprès du Médiateur dans cette dernière catégorie de litiges est aujourd'hui remise en cause par une décision de la Cour de cassation du 28 avril 2011. La Cour a précisé que, pour que des dommages-intérêts soient dus par la SNCF, il faut qu'ils aient été prévus au contrat ou qu'ils soient prévisibles : le voyageur devra donc démontrer que la SNCF pouvait prévoir que le terme du voyage en train n'était pas sa destination finale et qu'il avait conclu un contrat de transport aérien. Cette preuve semble difficile à établir.

Réservation obligatoire dans les trains TET ?

La FNAUT désapprouve fortement le projet de la SNCF de rendre la réservation obligatoire sur la ligne Paris-Caen-Cherbourg, une des très rares lignes encore rentables parmi celles qui ont fait l'objet de la récente convention Etat-SNCF sur les trains d'équilibre du territoire (TET). Les présidents des régions Haute et Basse-Normandie s'élèvent eux aussi contre ce projet.

La réservation obligatoire introduirait la rigidité de la commercialisation du TGV sans les avantages de la grande vitesse : elle impliquerait en effet des démarches d'échanges de billets contraignantes, complexes et souvent coûteuses pour le voyageur.

Pourquoi créer des contraintes qui désavantagent fortement le rail par rapport à la route ? Les trains TET ont pour vocation de concurrencer la voiture, ce qui suppose en particulier de laisser au voyageur la liberté de choisir son horaire et d'improviser son déplacement.

Le déficit des trains Téoz à réservation obligatoire Bordeaux-Toulouse-Montpellier-Marseille-Toulon-Nice, sur un axe au trafic potentiel très important, démontre clairement que l'offre de la SNCF ne répond plus aux attentes de la clientèle. Hors TGV, la France dispose aujourd'hui des plus mauvaises liaisons Intercités d'Europe occidentale, où la fréquence horaire et la réservation facultative sont la règle sur de très nombreuses relations, y compris sur des lignes à trafic moyen.

La SNCF doit admettre, surtout dans le cas d'un service public, qu'il faut gérer les pointes de trafic (comme savent le faire d'autres opérateurs : électricité, transports urbains, autocaristes) et non essayer de les supprimer.

En matière de prix, la SNCF avance généralement l'argument qu'avec le yield management, facilité par la réservation obligatoire, l'augmentation des prix maximum est compensée par un plus grand nombre de prix réduits avec des achats anticipés. Mais cet argument n'est pas recevable pour des trains de service public : les nombreux usagers qui voyagent par nécessité n'ont pas à financer ceux qui peuvent anticiper leurs voyages de loisirs.

En conclusion, la FNAUT refuse l'introduction de la réservation obligatoire dans les trains TET, qui met le client au service de la SNCF. Elle demande l'intervention de l'Etat, autorité organisatrice de ce service public.

La SNCF doit remplir ses trains insuffisamment chargés et non réduire la fréquentation des trains les plus recherchés en en limitant la capacité.

Vocabulaire de colloque

Une intervention dans un colloque se prépare soigneusement, surtout si on n'a rien à dire. Ne vous contentez pas, comme d'autres, d'une «dimension européenne», d'un «vivre ensemble», d'une «résilience du système de mobilité», d'une «indispensable plateforme multimodale», d'une «société post-carbone» ou d'une «stratégie territoriale opérationnelle» par-ci et d'un «changement de paradigme» par-là.

Débutez votre intervention par un petit baratin sur la gouvernance (à réformer d'urgence, mais - n'effrayez pas l'auditoire qui somnole - sans nécessairement bouleverser les institutions, car on peut jouer sur la maïeutique inter-collectivités), l'innovation (un point crucial pour l'avenir de notre système de transports, on s'en doutait mais mieux vaut préciser), les feuilles de route et indicateurs de performance (indispensables à un pilotage rationnel de la gouvernance et de l'innovation). Réclamez la publication de scénarios macroéconomiques contextuels.

Evoquez l'impact prochain des clean techs et des technologies potentialisantes et proposez de revisiter l'apport des sciences cognitives au secteur des transports. Car il faut ouvrir les transports au benchmarking, à la fertilisation croisée, à la pensée latérale et à l'apprentissage transversal à travers des partenariats opérationnels et de nouveaux bouquets de services, en imaginant des gouvernances et des contractualisations à géométrie variable.

Il faut aussi revoir la référence spatiale des données statistiques pour passer de la maille administrative à une tessélation régulière des territoires.

Chronique du développement durable

● Le marché aérien explose. Selon les prévisions de Boeing, 30 900 avions de ligne devront être achetés par les compagies aériennes durant les 20 prochaines années. Ceci signifie que les avions seront deux fois plus nombreux à voler qu'aujourd'hui (on en comptait 18 890 en 2009). 30% de ces avions seront achetés dans la zone Asie-Pacifique, dont 4 330 par la Chine.

● Selon l'Organisation Internationale de l'Aviation Civile, le trafic aérien de passagers a triplé entre 1989 et 2009.

Le nombre des compagnies aériennes a augmenté lui aussi. En Europe, il est passé de 150 en 2000 à 220 en 2009.

La hausse à venir du trafic aérien dans le monde nécessitera, d'ici 2030, la formation de 466 650 pilotes et copilotes, dont 94 800 en Europe et 180 600 dans la zone Asie-Pacifique, et de 596 500 techniciens de maintenance.

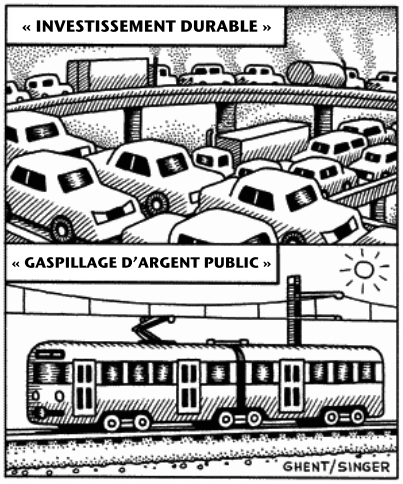
Bêtisier

● **Alain Prost**, ancien coureur automobile : « la France est un pays autophobe » (dans l'Alsace, 24 janvier 2011).

● **Philippe Bensac**, maire-adjoint UMP de Bourges et président de l'association Bourges-TGV : « la gare est un aéroport terrestre dans la ville, mais pas au centre-ville ». Il propose une gare excentrée à Germigny, qui deviendra « une zone high-tech où s'implanteront de grande sociétés délocalisatrices ». Naïf !

Permis à points

● **- 5 points à Amaury Sport Organisation**, organisateur du Tour de France, qui a confié à Qatar Airways le transport des coureurs rescapés lors du transfert de Grenoble à Orly qui a eu lieu le matin de l'arrivée le 24 juillet. Le transfert habituel en fin de Tour était assuré ces dernières années par le TGV.



Polémique

Lors d'une allocution récente devant les salariés d'une société de transport routier, le chef de l'Etat s'est laissé aller à une polémique médiocre contre les défenseurs de l'environnement sur le thème « l'environnement, ça commence à bien faire » : « le jour où il y aura plus que des jardins publics dans nos villes, comment on fera vivre nos familles ? Et comment on trouvera de l'emploi ? » (*sic*).

Pluie de billets

En août dernier, sur l'autoroute A2 dans la province du Limbourg, aux Pays-Bas, un fourgon blindé a perdu une partie de son chargement, entraînant une perturbation du trafic. Pour une raison inconnue, un coffre contenant des billets de 20 et 50 euros a basculé sur la route et s'est éventré après l'ouverture d'une portière du fourgon. Beaucoup d'automobilistes circulant sur cet axe ont eu la surprise de voir une pluie de billets et en ont profité pour s'arrêter et ramasser l'argent. La société de transport de fonds n'a pas précisé les pertes financières.

Brèves

La FNAUT plébiscitée

La radio RTL a fait connaître la proposition de la FNAUT de maintenir des services Intercités parallèles aux lignes à grande vitesse pour les voyageurs peu fortunés ou peu intéressés par le TGV. Puis elle a consulté ses auditeurs, 5600 réponses ont été enregistrées. La proposition de la FNAUT a été plébiscitée : 72% pour, 22% contre, 6% sans avis.

Accident de la route

Le sénateur des Hautes-Alpes Pierre Bernard-Reymond a quitté l'UMP afin de « protester contre la façon dont le gouvernement traite les populations et les territoires » en refusant de discuter du projet d'autoroute A51 Grenoble-Sisteron (92 km), « l'idéologie écologiste prend le dessus sur un développement durable équilibré ».

Publicité déplacée

Le constructeur automobile Mercedes-Benz vante ses nouveaux modèles Classe A 160 (17 500 euros) et Classe C Berline 180 CDI (30 400 euros) par un slogan douteux : «vos enfants ne voudront pas prendre le bus». Compte tenu des problèmes de circulation et de sécurité rencontrés aux abords des établissements scolaires, on ne donne pas une image négative du transport collectif auprès des jeunes et on trouve des arguments de vente plus intelligents.

Gros américains

Les Américains sont de plus en plus gros. Les normes de sécurité en vigueur dans les autobus publics, définies vers 1960, doivent être revues. La Federal Transit Authority propose ainsi de revoir à la hausse le poids moyen des passagers, qui passerait de 150 livres à 185 livres, de même que la superficie qu'ils occupent, ce qui limiterait du même coup le nombre de personnes admises dans chaque véhicule.

Le saviez-vous ?

● A Fribourg-en-Brisgau, les nombres de trajets effectués en transport collectif et à vélo ont respectivement doublé et triplé en trois décennies, la part modale de la voiture passant alors de 38% à 32%.

● Dans la zone urbaine de Tokyo, seuls 13% des habitants ayant entre 20 et 40 ans possédaient une voiture en 2007, alors qu'ils étaient 23,6% en 2000.

● Les super et hyper-marchés représentent aujourd'hui 66% des ventes de produits alimentaires en France. La moitié des 36 000 communes françaises n'ont plus de commerce.

● En 2010, la Bretagne a été la région championne en ponctualité pour les TGV et TER, avec un taux de 96%.

Actions en régions

Alsace

● L'association Piétons 67 et le Comité d'Action Deux Roues de Strasbourg ont publié une plaquette commune «Cyclistes, piétons, cohabitons».

● L'association ASTUS des usagers des transports urbains strasbourgeois a organisé un voyage d'étude à Karlsruhe : découverte du tram-train, rencontre avec le cabinet TTK, spécialiste des projets de transports urbains.

● L'association Florirail réclame la réouverture de la ligne Mulhouse-Bollwiller-Guebwiller, qui dessert un bassin de 40 000 habitants et 12 000 emplois. A l'occasion de ses vingt ans, elle a organisé une manifestation à la gare de Guebwiller, qui est aujourd'hui la seule ville moyenne d'Alsace à ne pas être desservie par le rail.

Aquitaine

● Le collectif Blaye-Bordeaux-Rail, qui milite pour la réouverture de la ligne Blaye - Saint-Mariens - Bordeaux, a publié une plaquette pour dénoncer les idées fausses et y répondre : « personne ne prendra la "Micheline", la ligne ne sera pas rentable, ça coûterait trop cher, ...».

● Reçu au ministère des Transports, le CRELOC a appris qu'aucun frein politique ne s'opposait désormais à la réouverture de la ligne Pau-Canfranc et que le problème des passages à niveau était en cours de réglement.

● Le collectif pour les déplacements en Béarn (CODE-Béarn) s'oppose au projet de voie rapide Pau-Oloron poussé par le conseil général des Pyrénées-Atlantiques, qui concurrencerait la ligne ferroviaire parallèle.

● La FNAUT Aquitaine critique l'évolution du réseau de Bordeaux vers un réseau à deux vitesses : les trams sont confortables et circulent à peu près bien, les bus sont soumis aux embouteillages faute de couloirs réservés et sont gênés par les voitures en stationnement illicite aux arrêts.

Bourgogne

● La FNAUT Bourgogne constate que les dysfonctionnements du TER sur la «ligne malade» Lyon-Dijon n'ont pas disparu car des travaux importants se poursuivent entre Mâcon et Chalon, mais elle apprécie les efforts de la SNCF. Selon son président Jean-Paul Guigue, « on paie aujourd'hui quatre décennies de sous-investissement ».

Franche-Comté

● La FNAUT Franche-Comté a réagi vigoureusement au projet de Lyria (consortium réunissant la SNCF et les CFF, qui a déjà supprimé une liaison Paris-Berne - voir FNAUT Infos n°190) de détourner trois relations TGV Paris-Lausanne (sur 4 ou 5 selon les dates) par Genève et la ligne du Haut-Bugey, ce qui pénaliserait Dole et Neuchâtel. Grâce à la réactivité de la FNAUT, la décision (« une piste de travail », selon la SNCF) a été, au moins provisoirement, écartée.

● L'AUTAU, association des usagers de l'aire urbaine Belfort-Montbéliard, a visité la gare de Belfort-Montbéliard en construction et a réalisé un reportage photographique. L'AUTAU a demandé que le souterrain menant de la gare routière au quai TER soit réalisé dès maintenant et muni de rampes accessibles à tous.

L'AUTAU a par ailleurs présenté un projet de valorisation de la gare de Belfort : détournement de la circulation routière ; création d'un parvis piéton devant la gare, d'une gare routière et d'une vélostation ; accessibilité de la gare sur trois côtés au lieu d'un seul, accessibilité de chaque quai aux personnes à mobilité réduite ; revitalisation des commerces et des services.

Pour l'AUTAU, la desserte TGV Rhin-Rhône nord-sud n'apportera pas d'amélioration significative de la desserte de Belfort.

● L'association de défense de la vallée de la Vallière réclame depuis 9 ans, avec le soutien de la FNAUT, la création d'un contournement est. Elle déplore que la préfecture ne fasse pas respecter l'arrêté interdisant le passage des camions par la vallée.

Ile-de-France

● L'AUT Ile-de-France déplore les défaillances très fréquentes de l'ensemble des ascenseurs installés dans les gares SNCF, dont le bon fonctionnement est pourtant vital pour les personnes à moblité réduite.

● L'AUT a enquêté sur le fonctionnement des taxis parisiens. Bien plus présent en région parisienne que dans les agglomérations de province, le taxi doit devenir plus visible, plus attractif et plus efficace pour devenir un service public (www.aut-idf.org).

Poitou-Charentes

● L'association Bien Vivre en Aunis, qui combat le projet d'autoroute A831 lancé en 1994 et déclaré d'utilité publique en 2005, a critiqué le rapport de la LPO sur l'insertion environnementale de cette infrastructure : «si la LPO avait fait son travail, ce projet du siècle dernier poussé par Dominique Bussereau aurait été éliminé».

● La FNAUT Poitou-Charentes a réagi aux affirmations erronées des élus du pays santon, qui ont refusé de financer la LGV Tours-Bordeaux : « minimiser le gain de temps sur le trajet Saintes-Paris par Angoulême ou Niort (10 mn au lieu de 35) relève de la désinformation pure et simple ».

Activités de la FNAUT

● Jean Lenoir et Marc Debrincat ont rencontré la direction de VEOLIA-Transdev au sujet de la nature des services TER et TET et de leur ouverture à la concurrence. Ils ont rencontré également Guy Le Bras, directeur général du GART.

● Jean Sivardière a rencontré Ronan Le Joubioux, conseiller technique de Roselyne Bachelot, ministre des Solidarités et de la Cohésion sociale. Il a réclamé en particulier l'extension de la carte enfant-famille aux trains TET et TER.

● Lors de la fête de l'Humanité, Marc Debrincat a participé à un débat sur l'ouverture du TER à la concurrence et Marc Pélissier à un débat sur l'avenir du service public ferroviaire.

● Jean Sivardière a présenté le point de vue de la FNAUT lors des Etats généraux du TER organisés à Nantes par l'Association des Régions de France.

● Paul Mathis représente la FNAUT au comité « trajectoires d'émissions 2020-2050 » du ministère de l'Ecologie.

● Jean-François Hogu représente la FNAUT au Comité d'orientation du programme de recherche MOVIDA.

● Jean Sivardière est intervenu lors du premier débat organisé à Orléans par la Commission Particulière du Débat Public sur le projet POCL de doublement de la LGV Paris-Lyon par le centre de la France.

● Jean Sivardière, Régis Bergounhou et Marc Debrincat ont rencontré Thomas Maurisse, conseiller technique de Frédéric Lefebvre, secrétaire d'Etat chargé de la Consommation.

● Jean Sivardière est intervenu lors d'une journée d'échanges sur les transports face aux enjeux environnementaux et énergétiques, organisée à Paris par AEDD (Agence Environement Développement Durable).

● La FNAUT a remis à l'Association des Villes et Régions Européennes de la Grande Vitesse (VREG) une analyse, pilotée par Jean Sivardière, des arguments économiques, écologiques et sociaux mis en avant par les adversaires de l'extension du réseau des lignes à grande vitesse.

● La FNAUT a été représentée par Jean Macheras dans le jury des challenges du GIE Transport Public.

fnaut infos- Bulletin mensuel d'information
Directeur de publication : Jean Sivardière
CPPAP n° 0913 G 88319 - Dépôt légal n°199
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°200
décembre 2011
Bulletin de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports - édition nationale

Simplification et transparence

Usagers des transports, militants, citoyens et décideurs se heurtent à une complexité croissante de l'offre de transport et des mécanismes de décision dans ce secteur stratégique.

1. Les trains, hors TGV, assurant des relations à moyenne et longue distance, sont les trains Teoz et Lunea gérés par la SNCF ; les trains TET dont l'Etat est autorité organisatrice ; et divers trains interrégionaux pilotés par les régions, par exemple Lyon-Bordeaux ou Lyon-Orléans. Cet éparpillement ne permet pas d'offrir au public un réseau cohérent de trains Intercités, complémentaire du réseau TGV et des réseaux régionaux (FNAUT Infos n°184).

2. La répartition irrationnelle des compétences entre régions, départements et agglomérations pénalise l'usager et coûte cher au contribuable, faute de coordination entre trains TER, cars départementaux et transports urbains, ainsi qu'entre investissements routiers et ferroviaires (FNAUT Infos n°171). Le citoyen ne comprend rien à cette organisation opaque et inefficace.

3. Les divergences structurelles d'intérêts et l'imbrication ubuesque des responsabilités de RFF et de la SNCF ne permettent pas, en l'absence d'un véritable arbitrage de l'Etat, une gouvernance cohérente du rail. C'est RFF qui décide de l'organisation des travaux sur le réseau et perçoit les péages, c'est la SNCF qui effectue les travaux à un coût qui joue sur le montant des péages, et ses horairistes travaillent pour RFF.

4. La future taxe poids lourds est très convoitée, par les uns pour financer des travaux routiers, par d'autres pour développer le TER ou les transports urbains. Mais elle a été créée d'abord pour financer le fret non routier.

Chaque écotaxe imposée à un mode de transport doit servir, afin d'en réduire les coûts externes, à financer le mode alternatif : le péage urbain doit être affecté aux transports urbains, une taxe sur le trafic aérien intérieur aux LGV, une taxe autoroutière alourdie au réseau ferré classique et aux trains TET, la part régionale de la TIPP aux trains TER. C'est à la fois logique économiquement et pédagogique.

Une vaste démarche de clarification est devenue indispensable.

Jean Sivardière

Eurolines : un réseau international de lignes régulières d'autocar

Le réseau Eurolines est une construction originale et performante des autocaristes européens. Ces derniers ont su profiter de circonstances favorables au développement du transport routier de voyageurs à longue distance et adopter des pratiques commerciales, calquées sur celles du transport aérien, répondant à la demande de voyages à bas coût. Le succès du réseau Eurolines met en relief les graves déficiences techniques et commerciales des compagnies ferroviaires sur le créneau du transport international : ces déficiences doivent être corrigées pour permettre au rail d'assurer l'essentiel du trafic international dans le cadre d'une politique des transports faisant supporter à chaque mode ses coûts économiques et environnementaux.

Gare routière internationale, Porte de Bagnolet à Paris (photo : Marc Debrincat)

Jean-Bernard Lugadet, secrétaire de la FNAUT Pays de la Loire, voyage souvent entre Nantes et la Pologne. Nous résumons ci-dessous l'étude qu'il a réalisée sur le réseau international par autocar Eurolines, ce « Greyhound à l'européenne ».

Fondé en 1985, le réseau Eurolines a fini par couvrir la quasi-totalité du continent européen (29 pays sont maintenant desservis), avec même une extension au Maroc. Il offre des services réguliers au minimum hebdomadaires mais le plus souvent bi- ou tri-hebdomadaires, voire pluri-quotidiens (de la France vers l'Angleterre et la Belgique), entre la quasi-totalité des capitales et un très grand nombre de grandes villes ; 600 destinations (140 lignes, 500 cars) sont proposées depuis 92 villes françaises (www.eurolines.fr).

Les tarifs sont modérés et les temps de parcours honorables. Le car est ainsi le mode le moins cher pour aller de France en Pologne ou au Portugal. Il reste parfois compétitif par rapport au train en matière de temps de parcours sur les trajets où les frontières multiplient les correspondances ferroviaires.

Eurolines subit bien entendu la concurrence des compagnies aériennes à bas tarifs même si certaines, parmi celles qui visent les mêmes liaisons internationales, ont des existences éphémères. Mais les cars reliant les métropoles européennes restent préférés aux trains internationaux par les clientèles des travailleurs immigrés et des étudiants, sauf s'il existe des liaisons TGV bon marché ou si les derniers trains de nuit n'ont pas été sacrifiés par la SNCF ou par ses homologues des pays voisins.

Le réseau Eurolines reste cependant peu visible car il ne nécessite pas d'infrastructure spécifique, en dehors de gares routières sommaires ou éloignées des centres-villes, et parce qu'il intéresse peu les universitaires ou les associations de consommateurs.

Origine et développement d'Eurolines

Le réseau Eurolines est une association de transporteurs routiers de voyageurs, c'est le plus important regroupement européen d'autocaristes. Il connaît, surtout depuis l'ouverture des frontières des pays d'Europe centrale et orientale, un grand succès (4 millions de voyageurs par an, soit 2% des déplacements motorisés intraeuropéens).

Il a supplanté ou absorbé les entreprises nationales qui s'étaient risqué sur ce type de transport. Il a mis en œuvre une politique commerciale particulièrement dynamique et, à l'image des compagnies aériennes à bas tarifs, développé toutes les recettes lui permettant d'abaisser ses coûts de production.

Il témoigne ainsi de la capacité d'adaptation étonnante du transport routier même si, évidemment, les règles qui lui sont appliquées sont moins contraignantes que celles qui sont appliquées à son concurrent ferroviaire et si la plupart de ses coûts (infrastructures, coûts externes) ne sont pas directement supportés par les exploitants.

Une conjoncture favorable

Bien avant la réunification politique de l'Europe, et sans rencontrer beaucoup d'obstacles compte-tenu de la demande croissante de mobilité, des autocaristes ont su profiter d'une conjoncture favorable pour se regrouper, au milieu des années 80, autour de ce qui n'était, au départ, qu'une enseigne commerciale, une sorte de franchise.

Il s'agissait surtout, initialement, de rationaliser les déplacements des travailleurs immigrés portugais, marocains et, à un moindre degré, espagnols et italiens ne disposant pas de véhicule personnel ou souhaitant effectuer de courts séjours dans leurs pays d'origine.

L'appartenance à un pool de transporteurs évitait les affrètements d'autocars avec aller-retour et permettait d'organiser, surtout dans les capitales, des gares routières de correspondance, devenues par la suite de véritables « hubs ». Le système profita de plusieurs facteurs favorables :

- la jonction des réseaux autoroutiers aux frontières, effective pour la France entre 1970 (Belgique) et 1980 (Espagne) ;
- l'augmentation de la demande de mobilité, tant de la part des immigrés que des touristes ;
- et enfin le manque de réactivité des sociétés ferroviaires comme la SNCF et la Deutsche Bahn, plus préoccupées par le lancement des réseaux nationaux TGV ou ICE que par le maintien d'une offre internationale de qualité.

Le développement d'Eurolines est aussi, évidemment, à lier à la politique de l'Union Européenne, tant sur le plan de la liberté de circulation enclenchée par les accords de Schengen signés en 1985 (mais qui ne seront réellement appliqués qu'en 1997 et étendus à la quasi-totalité du territoire de l'Union qu'en 2008) que sur celui, plus fondamental pour notre sujet, de la dérégulation progressive des conditions d'exercice du transport public.

En permettant aux autocaristes de circuler avec moins de contraintes à l'étranger, en autorisant la libre circulation des conducteurs (en application de celle plus générale des travailleurs), en n'imposant qu'avec parcimonie et lenteur les contraintes (notamment en temps de travail et de normes de sécurité) des pays les « mieux disants », les autorités de Bruxelles ouvrirent grand la route du succès aux autocaristes.

D'autant plus que ceux-ci, compte-tenu de la concurrence ou de leurs propres pratiques initiales, prirent immédiatement l'habitude d'utiliser des autocars immatriculés à l'étranger avec des conducteurs évidemment rétribués selon les normes de leurs pays, c'est-à-dire moins que dans les pays dits à hauts salaires.

Il faut noter aussi que l'intégration dans l'Union Européenne, en 1986, de l'Espagne et du Portugal a introduit deux pays à forte tradition autocariste et dont les réseaux ferroviaires étaient alors peu performants. Leurs entreprises n'ont certainement pas été les dernières à jouer le jeu des groupes de pression auprès de la Commission et du Parlement européens.

Ouverture à l'Ouest

Eurolines a été dopé par la fin de la guerre froide (1989-2000). L'ouverture du « rideau de fer » en 1989, l'imposition rapide et sans grande retenue d'une économie libérale dans les anciens pays communistes, la volonté de ces derniers de rejoindre la « famille européenne » a incontestablement favorisé le transport à longue distance :

- tout d'abord parce que les pays en cause étaient lointains (Paris est à 1 600 km de Varsovie) ;
- ensuite parce que l'ouverture des frontières (relative au début, sauf pour les Allemands à travers leur pays réunifié) a créé un besoin énorme de découverte de l'Ouest pour des citoyens dont la motorisation ne s'est développée massivement qu'à partir de 1995 ;
- enfin parce que les services ferroviaires polonais, tchèques, hongrois, à l'image de sociétés cloisonnées, étaient soit inadaptés aux voyages de masse vers l'étranger, soit très lents, soit jugés représentants d'un étatisme honni.

Evolutions récentes

Depuis 2000, le développement des pays d'Europe méridionale et centrale, et les évolutions de l'immigration et des immigrés en Europe occidentale ont eu des conséquences sur les mobilités à l'intérieur du continent européen.

La motorisation spectaculaire des ménages d'Europe centrale (le parc automobile polonais a triplé depuis 1990) et celle des immigrés magrébins, l'apparition des compagnies aériennes à bas tarifs (Ryanair, Easy jet), les situations de crise ont joué contre le recours à l'autocar international.

Mais le pool Eurolines a progressé : par croissance interne en finissant par regrouper 32 compagnies, dont une grande partie est désormais liée au groupe Veolia (France, Belgique, Pays-Bas, Portugal, Pologne) ; en éliminant ses concurrents, même si des compagnies indépendantes ont pu maintenir des liaisons ; et surtout en trouvant de nouveaux clients : jeunes ayant à se déplacer à l'étranger (études, stages, loisirs), adultes retraités ou en congé essayant de voyager à moindre frais avec toutes sortes de motivations (de la recherche de la mixité sociale à l'horreur du transport aérien), groupes que l'on sait solliciter (des travailleurs saisonniers aux supporters du tournoi des six nations), voire naufragés du transport aérien lors de l'épisode du « volcan islandais ».

Enfin l'achèvement en cours du réseau autoroutier européen («autovias» espagnoles et portugaises, réfection des autoroutes en Allemagne orientale, construction d'un réseau en République Tchèque, Hongrie, Pologne), permet aux cars d'Eurolines de circuler dans de bonnes conditions, notamment la nuit.

Une aubaine : le cabotage

L'ouverture à la concurrence du marché intérieur français a constitué une aubaine dans laquelle Eurolines s'est engouffré (FNAUT Infos n°197 et 198). Le décret du 12-11-2010 autorise les dessertes régulières intérieures d'intérêt national par autocar effectuées à l'occasion d'un service régulier international. Il précise le caractère accessoire de ces dessertes au regard du service international, la procédure d'autorisation et les règles de contrôle de ces activités.

Eurolines a ouvert sa billetterie dès mai 2011 pour mieux remplir ses autocars sur les parcours nationaux, surtout en période creuse. La volonté affirmée ici par Antoine Michon, directeur général, est de concurrencer la SNCF malgré des temps de parcours peu attractifs (5h30 entre Nantes et Paris contre 2h à 2h20 par TGV) et le développement du covoiturage à longue distance.

Quelques tarifs : car, train et avion

- **Paris-Bruxelles (aller)**
  Eurolines (3h40) : 18 à 28 €
  Thalys (1h22) : 36 à 51 €
- **Paris-Barcelone**
  Eurolines (15h) : 81 €
  SNCF-RENFE (7h30) : 68 à 131 €
  Easyjet : 41 €
- **Paris-Londres**
  Eurolines (7h45) : 15 à 26 €
  Eurostar (2h15) : 68 à 172 €
  Easyjet : 29 €
  British Airways : 65 €
- **Paris-Berlin**
  Eurolines (14h45) : 39 à 45 €
  Train de nuit (12h) : 63 à 109 €
  Easyjet : 71 €
  Lufthansa : 98 €
- **Paris-Kiev**
  Eurolines (44h) : 145 €
  Air Baltic (20h, nuit à Riga) : 87 €
  LOT (15h, 8h via Varsovie) : ?
- **Paris-Oslo**
  Eurolines (30h) : 61 à 140 €
  Train (26h20) : ?
  Norvegian : 59 à 86 €
- **Paris-Marrakech**
  Eurolines (43h) : 144 €
  Easyjet : 91 €

Les prix affichés par Eurolines comprennent les péages routiers, les éventuelles traversées maritimes et les taxes douanières.

Trois sortes de billets sont vendus : aller, aller-retour et aller-retour open. Deux tarifs sont proposés : Standard et Promotionnels. Des réductions sur le tarif Standard sont offertes : 10% pour les jeunes (12-25 ans) et les seniors (60 ans et plus) ; jusqu'à 50% pour les 4-11 ans et les moins de 4 ans.

Hors été et vacances scolaires, plus la réservation est faite en avance, plus le prix du billet est avantageux. En pratique, 80% des billets sont achetés dans les 4 jours qui précèdent le départ.

Pour les groupes : une place gratuite est accordée pour 10 places achetées.

Sur la plupart des trajets, 2 bagages sont transportés gratuitement par voyageur. Des bagages supplémentaires sont transportés à un tarif acceptable sur certains trajets si de la place est encore disponible dans les soutes.

Une assurance annulation, perte ou vol des bagages et rapatriement est proposée pour 4 euros par personne.

Les billets Standard sont modifiables jusqu'à 6 heures avant le départ autant de fois que souhaité par le voyageur. Le coût d'une modification est de 8 euros.

Les frais d'annulation sont de 25% du prix du billet (plus de 48h avant le départ) et 50% (entre 48h et 6h avant le départ). Un titre de transport détruit, perdu ou volé n'est pas remboursé.

Les atouts d'Eurolines

Les premiers voyages par Eurolines, dans les années 1990-2000, se firent souvent dans l'allégresse, mais aussi dans des conditions économiques, sociales et culturelles peu satisfaisantes (voire carrément épouvantables pour un observateur soucieux de la qualité du transport). Ainsi à Paris les cars polonais (appartenant alors à des sociétés indépendantes hors « Eurolines ») prenaient et déposaient leurs passagers place de la Concorde ou Cours la Reine dans une ambiance assez anxiogène : horaires approximatifs, guère d'information lisible sur les véhicules ni bien sûr au sol, listes de passagers faite au téléphone, aucune assistance humaine efficace sans parler de l'environnement (ni toilettes, ni poubelles). Qu'en est-il aujourd'hui de l'offre d'Eurolines ?

Le prix du billet : un atout majeur

Le principal attrait d'Eurolines est, bien entendu, le prix du billet. Voici quelques tarifs (pour des billets pris à l'avance et remboursables) extraits du site internet Eurolines pour des parcours simples au départ de Paris. On a simulé des départs au 30-09-2011 en aller simple standard (voir encadré).

Ici jouent irrémédiablement les conditions d'exploitation favorables et la rationalisation du groupe qui a su s'adapter, sans anicroches apparentes, au management informatisé et a réussi à faire face à une diversification de la clientèle et des destinations, et dont les frais sont minimisés par rapport aux compagnies ferroviaires en matière de personnel non roulant et, bien entendu, d'utilisation de l'infrastructure. La gamme tarifaire, attractive, reste relativement simple et compréhensible pour les clients. Eurolines a, comme la SNCF, adopté le « yield management » (gestion du profit), mais sans complexité excessive.

La souplesse de l'utilisation du mode de transport routier joue à fond : lors des périodes de pointe, il suffit d'affréter des autocars supplémentaires, de réserve ou de location, quitte à proposer un moindre confort.

La facilité d'achat des billets est à souligner. Les serveurs internet du groupe sont plutôt ergonomiques et réactifs : il suffit d'indiquer les villes de départ et d'arrivée et la date du voyage, le transporteur n'offrant guère d'autre prestation que le transport ! Dans les grandes villes, des agences spécialisées avec de jeunes employés savent traiter les demandes un peu compliquées, mais on n'y gère pas les demandes liées à des réservations faites sur internet, ce qui est le corollaire de la non intégration (provisoire ?) du groupe.

Confort et sécurité : en voie d'amélioration

Le matériel roulant a incontestablement progressé depuis les temps « héroïques ». Les autocars Eurolines sont en général récents et confortables : fauteuils inclinables permettant de dormir, air conditionné et chauffage bien réglés, sanitaires corrects, freinage progressif. Les véhicules hongrois, slovaques ou polonais ne sont plus synonymes de « deuxième main » ou de vétusté. Les contrôles effectués, les campagnes médiatiques, les progrès économiques et législatifs sont passés par là...

Il est difficile, lorsqu'on n'est pas spécialiste mais simple usager, d'évoquer les questions de sécurité. Les matériels semblent bien entretenus. Les conducteurs ne commettent pas apparemment d'excès de vitesse et se relaient au volant convenablement. On ne peut les surprendre en train de consommer de l'alcool, du moins ceux d'Europe orientale où les législations sont plus rudes sur ce point qu'en France. La période où autocar polonais était synonyme d'insécurité (voir la catastrophe du 22 juillet 2007 en Isère) semble heureusement révolue.

On peut penser que l'emprise croissante du groupe Veolia sur l'ensemble Eurolines permettra de généraliser ce constat qu'il faudrait vérifier pour tous les pays. Mais ici plus que pour les autres critères, il convient d'exiger une politique communautaire sans faille et une grande vigilance des autorités chargées d'appliquer les réglementations.

Vitesse

Les temps de parcours dépendent de facteurs complexes. Les cars empruntent systématiquement les autoroutes surtout si elles sont gratuites (ou les routes aménagées parallèles, par exemple la RN4 entre Paris et Nancy), mais certains pays en sont dépourvus. La législation sur le temps de travail des conducteurs et le confort des passagers multiplient les pauses plus ou moins bienvenues. Les contrôles policiers à la sortie de l'espace Schengen (frontières est de la Pologne, Algésiras) mais aussi sur les routes de l'Union peuvent être longs. Lorsque le choix est fait de faire rentrer les cars dans les centres-villes, les giratoires en France, les sémaphores en Allemagne et les embouteillages en Pologne (ou le tout conjugué) sont, comme pour le transport intérieur, vraiment dissuasifs.

Au bout du compte on peut avancer une moyenne de 55 à 60 km/h pour les trajets vers l'Europe orientale, ce qui reste honorable y compris par rapport aux performances du train.

Les carences d'un système à bas coûts

Si les facteurs examinés précédemment sont plutôt favorables à Eurolines, les suivants révèlent plutôt ses faiblesses et peuvent être une base de démarche de progrès à exiger par les défenseurs des usagers des transports.

Gares et arrêts

Les gares routières utilisées sont un passage obligé pour le départ, la correspondance ou la pause-arrêt. Quand elles sont pourvues d'un bâtiment, elles sont rarement fonctionnelles et faciles à utiliser par les non-initiés : guichets mal identifiés (les documents de voyage pour la Hongrie-Pologne-Slovaquie sont distribués sous l'enseigne Maroc à Paris-Gallieni), attente près des quais d'embarquement forcément pollués, toilettes payantes ou fermées, files d'attente stressantes pour les cartes d'embarquement lors des correspondances, annonces dans la langue locale,… Reconnaissons que ces contraintes sont intégrées par les voyageurs habitués ou « autochtones ». Elles sont incontestablement un frein pour les « nouvelles clientèles ». Mais n'est-ce pas là un des aspects les plus habituels du transport public, y compris urbain ?

La plupart du temps, l'accès ou la correspondance se font dans des lieux dépourvus d'infrastructure, de sanitaires repérables, voire d'abri, sans parler de l'information. Certains arrêts devant des brasseries ou des boucheries (et même, à Liège, devant un sex-shop) fleurent bon les années 1950 où les autocars de sociétés rivales s'arrêtaient devant des bistrots concurrents. En France, une dizaine d'arrêts sont carrément situés sur des entrées d'autoroutes, ce qui évite les longs parcours en ville mais oblige l'usager à recourir au transport individuel ou au taxi pour rejoindre l'autocar. Des « gares » comme celles de Nantes (pas d'abri efficace à l'heure du départ), de Nancy et de Strasbourg sont indignes d'un service public.

Le voyageur peu considéré

Ce qui frappe le plus dans le système Eurolines, ce sont les carences en matière d'attention portée au passager. On a déjà souligné la quasi-absence de personnel dans les gares routières ou sur les sites de correspondance, vraiment préjudiciable en cas de dysfonctionnement : autocar en retard, passager en situation anormale…

Les fondamentaux du transport à bas coût se révèlent plus généralement dans l'information donnée aux passagers, durant le voyage, dans la seule langue du pays d'origine ou de destination. De même, les films passés en vidéo ne sont pas sous-titrés, ce qui n'est finalement pas très grave tant leurs scénarios sont basiques ou basés sur des actions violentes (parfois insoutenables, mais on trouve peu d'enfants dans les cars).

Signalons deux cas révélateurs du manque d'attention envers les passagers notamment quand ils sont « difficiles » : une vieille dame et son accompagnateur oubliés dans une station-service par un conducteur d'une compagnie indépendante (« les trains non plus n'attendent pas les voyageurs »), un client très agité laissé fin avril 2010 au début de la nuit sur une aire d'autoroute en Saxe après toutefois un contact avec la police allemande… Le premier cas devrait devenir rare : les conducteurs les plus consciencieux comptent désormais leurs passagers après chaque pause ! Quant au second, on ne saura jamais si ce client a pu faire valoir ses droits auprès d'Eurolines…

Une vigilance nécessaire

Au bout du compte, il apparait que le système développé par « Eurolines » est cohérent politiquement (il reflète l'élargissement de l'Union européenne et la permanence de sa politique libérale) et certainement rentable à moyen terme économiquement. Si on peut légitimement s'interroger sur ses fondements liés à la main d'œuvre, voire le caractériser par un « dumping social », il importe aussi de rappeler le service rendu à des usagers modestes, le bilan carbone infiniment supérieur à celui de l'aérien, et l'ubiquité du réseau, qui assure une réelle démocratisation de la mobilité sans recours à l'automobile.

Dans les gares routières de Marseille, Lyon, Grenoble,… l'affluence de voyageurs certes souvent étrangers mais aussi français de tous âges et de conditions diverses en est la preuve : le trafic international assuré par l'autocar est largement supérieur à celui qui est assuré par le rail sur les mêmes itinéraires. La compétitivité du car par rapport au train est particulièrement nette en dehors de la "banane bleue" (axe Londres-Milan), centre fonctionnel et économique de l'Europe, surtout pour les relations entre métropoles régionales telles que Lille-Hambourg, Strasbourg-Wroclaw ou Bordeaux-Bilbao.

Les carences d'Eurolines justifient cependant une vigilance constante des autorités communautaires et nationales et des associations de voyageurs. Ces dernières peuvent ainsi multiplier les observations sur les services offerts et interpeller les collectivités territoriales sur l'état des gares routières (accueil, information, état des sanitaires) et les parlementaires sur la sécurité sur route et aux arrêts.

Les faiblesses du rail

Le succès d'Eurolines n'est pas sans interpeller la FNAUT, association favorable au train sur des critères de sécurité, de confort, de consommation d'énergie et d'émission de CO2.

Selon Eurolines, un trajet entre Paris et Bruxelles en car génère 4.87 fois moins de CO2 qu'un voyage en voiture, et 9.43 fois moins qu'un voyage en avion. Mais aucune comparaison n'est donnée avec le train…

Ce succès prend d'autant plus d'importance que la politique des gouvernements à travers l'Union européenne et le jeu des groupes de pression favorables au transport routier visent à favoriser le transport intérieur par autocar à longue distance, qui peut désormais être assuré par des transporteurs non nationaux (on l'a rappelé, c'est le cas depuis mai 2011 en France).

Il est clair que le succès de l'autocar sur longue distance est dû aux énormes déficiences du rail à l'international : performances techniques insuffisantes, graves faiblesses commerciales.

La construction des réseaux à grande vitesse a suivi des logiques nationales, les liaisons de type Eurostar ou Thalys répondent à une vision haut de gamme du transport ferroviaire, les trains de nuit et les groupeurs comme Wasteels ont été sacrifiés, la concurrence entre compagnies ferroviaires s'est imposée au détriment de l'alliance contre les autres modes (l'Alliance Railteam que les utilisateurs du TGV entendent citer rituellement par le "chef de bord" n'est que de la poudre aux yeux).

Pour la FNAUT, il faut « donner toute sa chance au train » pour faire reculer l'avion gaspilleur d'énergie et l'autocar polluant lui aussi, moins rapide et moins confortable. Cela suppose :

- l'optimisation des services TGV européens par l'achèvement des infrastructures internationales ;

- des guichets uniques dans les gares et sur les serveurs internet ;

- des services à bord dignes de ce nom, qui permettent de valoriser le temps du voyage ;

- une évolution vers des tarifs attractifs (du type Prem's ou iDTGV) pour récupérer une partie de la clientèle « inter-métropole » à faibles revenus ;

- l'internalisation de tous les coûts économiques, sociaux et environnementaux dans la tarification de chaque mode de transport pour que les qualités économiques et écologiques du rail soient valorisées correctement.

Les atouts de l'autocar en font un recours, surtout pour les voyageurs modestes, pendant l'inévitable phase de transition. Mais le véritable créneau de l'autocar reste la courte distance.

L'avion en question

Le point de vue de la FNAUT sur le transport aérien ne se résume pas à son opposition déterminée au projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes (FNAUT Infos n°194).

D'une manière générale, la FNAUT ne vante ou ne condamne aucun mode de transport de manière catégorique. Elle estime que chacun d'entre eux possède un créneau (qui peut évoluer avec les progrès technologiques de ce mode ou de ses concurrents, ou avec le prix du pétrole) et doit s'y cantonner. Ainsi le créneau de l'avion, gros consommateur de pétrole et émetteur de gaz à effet de serre, est le transport des passagers sur des distances supérieures à 1 000 km : il est alors irremplaçable, mais il doit payer ses coûts externes.

La hausse continue de l'utilisation de l'avion par les Français est une tendance persistante (les Suisses utilisent l'avion deux fois plus que les Français). D'autre part la FNAUT ne partage pas les illusions technologiques naïves. Selon Alexandre Mazzorana, élu PRG à Nantes : "on peut trouver une alternative respectueuse de l'environnement dans le transport aérien, j'en veux pour preuve les recherches sérieuses entreprises sur l'avion à hydrogène".

La FNAUT estime que le trafic aérien intérieur et avec les pays limitrophes doit régresser et, parallèlement à l'amélioration des relations ferroviaires TGV et intercités. Elle demande donc :

- la suppression des liaisons aériennes intérieures subventionnées par l'Etat au nom de l'aménagement du territoire ;

- la disparition des subventions publiques aux aéroports et aux compagnies aériennes ;

- la fermeture des nombreux aéroports de province très peu utilisés.

Depuis sa création en 1991, l'aéroport de Metz-Nancy-Lorraine a mobilisé 100 millions d'euros d'investissements publics (Les Echos, 04-08-10). Or l'arrivée du TGV-Est était prévue...

Les lignes et aéroports maintenus sous perfusion par les collectivités territoriales, parfois pour des vols charters vers le soleil, se comptent par dizaines. Pendant ce temps, ces collectivités se plaignent de manquer d'argent pour pouvoir régénérer et moderniser le réseau ferroviaire classique.

La FNAUT estime par ailleurs que le passager aérien doit payer, sous la forme d'une écotaxe, le coût écologique de ses déplacements selon le principe pollueur-payeur, ce qui contribuerait à freiner la croissance du trafic, et que les avantages fiscaux dont bénéficie le transport aérien doivent disparaître.

Rail et avion : comment réduire le trafic aérien à Nantes ?

Sur les liaisons où le train et l'avion sont en concurrence, l'avion n'assure que 10% au plus du trafic lorsque le trajet en train se fait en 2h (cas de Nantes-Paris). Pour un trajet de 3h, 5h ou 7h, le train prend respectivement 60%, 30% et 15% du trafic. D'où l'intérêt des liaisons ferroviaires rapides, qui nécessitent des investissements : LGV mais aussi modernisation des lignes existantes.

A Nantes, la moitié des vols (près de 40 000 mouvements par an - soit 110 par jour - pour le trafic commercial passagers, sur un total de 56 000) sont des vols réguliers à destination de la France continentale, ce qui les place dans la zone de pertinence du rail : 8 500 se font sur moins de 400 km («courte» distance), 12 700 sur 400 à 650 km («moyenne» distance) et 7 300 sur 650 à 800 km.

Les possibilités de report des passagers courte et moyenne distance sur le rail sont donc à examiner (en plus des améliorations techniques sur les aéronefs et les trajectoires de vol) si l'on veut réduire les nuisances de l'aéroport et l'impact climatique des transports, très élevé dans le cas de l'aérien, faible dans le cas du rail.

Avion et train peuvent être comparés en fréquence et temps de trajet, en n'oubliant pas, pour l'avion, les temps exigés par l'enregistrement, la sûreté et l'éloignement des aéroports depuis les centres-villes : il faut généralement prévoir, en plus de la durée du vol, entre 45 mn et 1h 30 pour les vols nationaux. L'existence d'offres spécifiques et de cartes de réduction ne permet pas de comparer de manière simple les tarifs aériens et ferroviaires.

Des investissements ferroviaires qui ont trop traîné devraient éliminer les liaisons aériennes à courte distance.

Les liaisons de Nantes avec Limoges, Le Havre, Saint-Brieuc et Brest ont déjà disparu. La liaison Nantes-Bordeaux ne survit que grâce à la médiocrité de l'offre ferroviaire : 3 AR/jour en plus de 4h ; un trajet serait possible en 3h30 après un investissement de 200 à 300 millions. Il en est de même de la liaison Nantes - Clermont-Ferrand : 3 AR /j en 6 à 7 h avec 2 changements ; l'électrification en cours de Bourges-Saincaize va rendre possible des relations directes en moins de 5h. Les liaisons Air France avec Orly (rouvertes en 2010) et Roissy seront concurrencées par les TGV diamétraux qui bénéficieront de la LGV d'interconnexion sud en Ile-de-France. Sur les liaisons à moyenne et longue distance (la ligne Nantes-Metz a déjà été fermée), il est possible d'offrir des relations par train de jour en 4 à 6 h, complétées par des relations de nuit pour l'Alsace, Lyon, Genève, Marseille, Nice et Montpellier.

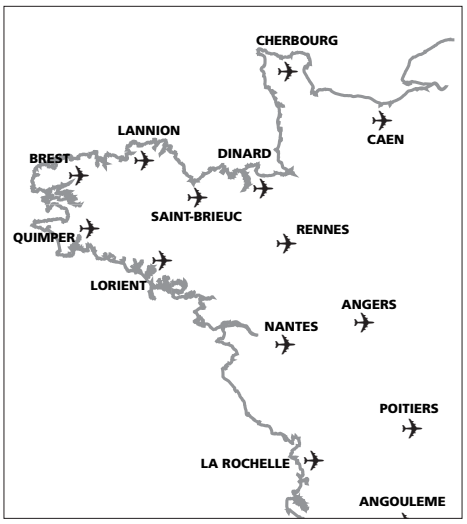
D'après nos estimations, à prix de l'énergie et fiscalité aérienne inchangés, des investissements ferroviaires réalistes et une offre améliorée permettraient une diminution de 10 000 mouvements par an sur l'aéroport de Nantes (une trentaine par jour) par suppression de vols courte et moyenne distance ou diminution de leur nombre, soit entre 15 et 20% du nombre total des mouvements.

Les possibilités de report de trafic sur le rail doivent par ailleurs tenir compte des privilèges fiscaux et environnementaux dont bénéficie l'avion - ni taxation du kérosène, ni écotaxe - qui pourraient s'atténuer à l'avenir. Par ailleurs, malgré ces privilèges, l'énergie représente un tiers du prix du billet aérien, contre 5% pour le rail : la hausse prévisible du coût de l'énergie favorisera le rail.

Mais l'Etat et les collectivités territoriales n'ont pas comme priorité absolue d'investir dans le réseau ferré grandes lignes, sauf quelques LGV, alors qu'elles continuent à financer routes et aéroports, grands producteurs de gaz à effet de serre et de pollutions diverses. L'Etat, autorité organisatrice des Trains d'Equilibre du Territoire (TET), qui fixe à la SNCF les liaisons à assurer, limite à un niveau très insuffisant le nombre des trains et les itinéraires parcourus.

Les investissements ferroviaires sont coûteux, mais ils réduiront les coûts liés à la dégradation du climat et, au contraire de l'avion, qui est un lien intermétropoles, ils bénéficieront à beaucoup de villes moyennes et de départements intermédiaires, et à toutes les catégories de population ; ils permettront aussi, plus que l'avion, un fort report du trafic routier sur le rail. Ils sont donc un des moyens les plus efficaces pour provoquer le transfert modal et la réduction de l'effet de serre.

Dominique Romann



Aéroports du Grand Ouest

Enquêtes, études et expertises de la FNAUT

Afin de mieux assurer ses prises de position et de renforcer sa pédagogie, la FNAUT mène des enquêtes avec l'aide de ses associations, effectue elle-même des études et suscite la réalisation d'expertises par des consultants (les numéros de FNAUT Infos qui en ont rendu compte sont indiqués entre parenthèses).

● **Enquêtes**

La journée sans voiture (124)
La semaine du transport public (134)
Les trains Téoz (138)
Les villes petites et moyennes (147)
Gares TGV et économie locale (149)
Le conflit «Massy-Valenton» (162)
Carte judiciaire et transports (165)
Les étoiles ferroviaires (183)
Le covoiturage (185)

● **Etudes**

Aviation civile et environnement (Yves Egal, 2003, 120)

Les droits des voyageurs ferroviaires (Jean-Paul Jacquot, 125)

Bilan des contrats de plan Etat-régions (Jean-Marie Tisseuil, 127)

Bilan des Plans de Déplacements Urbains (J-Louis La Rosa, 128)

Les comités de lignes TER (Daniel Courivault, pour la DGITM, 2006, 149)

La valorisation de l'offre ferroviaire Intercités (Jean Lenoir, 161)

Le transport ferroviaire du fret (Michel Zonca, 163)

Les transports scolaires (Jean-Bernard Lugadet et Patrice Loisel, 164)

Les gares TGV (Jean-François Troin, pour la DATAR, 2008, 167)

Les dessertes Lyon-Metz/Strasbourg (Benoît Lejay, 169)

La commercialisation du TGV (Jean Lenoir, 160, 161 et 169)

Le cadencement des TER (Gabriel Exbrayat, pour l'ARF, 2008, 171)

La certification des transports (Claude Pierre dit Barrois et Marc Debrincat, pour la DGITM, 2008, 174)

Un projet de réseau ferroviaire Intercités (Dominique Romann, 180)

La tarification du TER (Marc Debrincat et Jean Lenoir, DGITM, 2009, 189)

Les services d'autocars départementaux (Jean-Louis La Rosa, Gérard Bamet, Alain Morino-Ros, 2010, 191)

Les performances du TER et leur relation avec les densités démographiques des régions (Dominique Romann, 2010, 195)

Les attentes des usagers et le rôle des technologies nouvelles (téléphonie mobile, internet sans fil) pour l'information multimodale et la billettique (Marc Debrincat, Aymeric Gillaizeau et Jean Lenoir, pour la DGITM, 2010, 197)

Les "perdants du TGV", les effets pervers du TGV sur la desserte des villes moyennes (Jean Sivardière, pour la DATAR, 2011, 199)

Eurolines, un réseau international de lignes régulières d'autocar (Jean-Bernard Lugadet, 200)

Lignes à grande vitesse : les arguments des promoteurs et des opposants (Jean Sivardière, pour l'association des Villes et Régions Européennes de la Grande Vitesse, à paraître)

● **Expertises**

Le 3ème aéroport parisien (cabinet MVA, pour la DGAC, 2001, 94 et 102)

La concurrence avion-TGV (Gérard Mathieu et Jacques Pavaux, pour l'ADEME, 2003, 120)

Le prix réel des carburants automobiles (Jean-Marie Beauvais, pour l'ADEME, 2007, 156, 158, 173)

La politique aéroportuaire (Anne Gellé, Hubert Rouaud et Yves Egal, pour la DGAC, 2007, 162)

La localisation de l'habitat et la consomation d'énergie dans les déplacements (Jean-Marie Beauvais, pour le PREDIT et l'ADEME, 2011, 196).

Travaux en cours

● **Etudes**

L'ouverture du rail à la concurrence et les droits des voyageurs (Marc Debrincat, pour la DGITM)

L'exploitation des TGV diamétraux (Jean-Marie Tisseuil)

Les gares TGV en Ile-de-France (Daniel Mouranche)

Les services de cars express intercités, dans quels cas sont-ils justifiés ? (Jean-Yves Bouffet)

Une comparaison entre train et autocar express sur l'itinéraire Lyon-Bordeaux (Jean Lenoir)

L'information multimodale et la billettique en Suisse (Marc Debrincat)

Les déplacements induits en Champagne-Ardenne par la réforme de la carte judiciaire (Georges d'Achon)

● **Expertises**

Le choix des investissements ferroviaires (LGV, réseau classique), comment maximiser le transfert de trafic de l'avion et de la voiture sur le TGV et le train Corail (Gérard Mathieu, Jacques Pavaux, Marc Gaudry) : le cahier des charges a été élaboré en commun par la FNAUT et RFF.

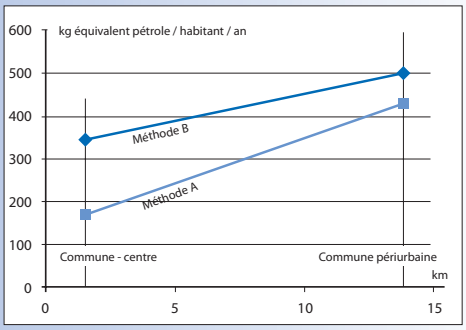
L'évolution du coût d'usage de la voiture et du transport collectif de proximité depuis 1970. Le but est de dégager des recommandations en matière de fiscalité routière, de tarification des transports publics et d'information des consommateurs (Jean-Marie Beauvais, pour le GART, l'UTP, SNCF-proximités, Veolia, Keolis, RATP et CarPostal).

Confirmation

Nous avons publié (FNAUT Infos n°196) une étude exploratoire de Jean-Marie Beauvais (JMB) sur la relation entre consommation annuelle d'énergie dans les déplacements quotidiens et localisation de l'habitat. Les pratiques de 19 ménages ayant déménagé d'une zone périphérique de Tours vers la commune centre ont été analysées : une réduction de 31% de la consommation a été mise en évidence. Mais cette conclusion est-elle valable alors que l'échantillon étudié n'est pas représentatif ?

Une expertise complémentaire réalisée par JMB a permis de lever cette objection. Comme nous l'avions signalé, JMB avait déterminé par ailleurs la consommation moyenne d'énergie par personne dans l'aire urbaine de Tours en fonction de la distance de l'habitat au centre de Tours (droite A) à partir d'une enquête ménages-déplacements réalisée en 2008 et portant sur 2779 ménages. Revenant aux 19 ménages, il a déterminé la consommation par personne en fonction de la distance de l'habitat initial au centre, mais aucune corrélation n'apparaît entre ces deux grandeurs, ce qui n'est pas surprenant car les 19 ménages sont très divers par leur taille et leur niveau de revenus.

Une corrélation est cependant détectée si on considère la consommation moyenne par personne, tous ménages confondus, et la distance moyenne de l'habitat au centre avant (502 kep ; 13,8 km) et après (346 kep ; 1,5 km) déménagement (droite B). Les deux droites indiquent une même tendance forte à la diminution de la consommation quand l'habitat se rapproche du centre.



La droite B met en évidence une consommation plus élevée que la droite A. Cette différence est logique : alors que la droite A dérive d'une large enquête portant sur tous les types de ménages, chacun des 19 ménages comporte au moins une personne active, se déplaçant donc davantage que la moyenne. La droite B a une pente plus faible que celle de la droite A : la réduction de consommation quand on se rapproche du centre, plus faible pour les 19 ménages que pour l'ensemble de la population, est peut-être due au fait que ces ménages ont encore des liens avec leur ancien voisinage.

Permis à points

Récompenses :

+ 10 points aux 26 conducteurs du réseau de bus Ciotabus de La Ciotat. Evalués par des voyageurs-mystère dans le cadre d'une démarche qualité, ils ont obtenu en 2010 la note maximale pour leur attitude vis-à-vis de la clientèle (tenue vestimentaire, accueil, information, souplesse de conduite).

Punition :

- 5 points à Patrick Boré, maire de la Ciotat. Il veut transformer l'ancienne voie ferrée reliant le centre et la gare de La Ciotat (à 4 km) en «voie douce» alors que les usagers réclament un transport collectif rapide sur ce site propre à la place des bus lents et peu fiables.

Vocabulaire de colloque

Le développement urbain durable, ce n'est pas si compliqué !

Comme le collectif pluridisciplinaire BazarUrbain (sic), proposez une approche singulière du territoire dont l'ambition est de comprendre les usages et les pratiques en cours, ceux qui sont en cours d'émergence, les ambiances locales et les potentiels de transformations. La méthodologie repose sur des «transects urbains», un dispositif se situant entre la coupe technique et le parcours sensible, et empruntant leurs techniques pour les hybrider.

Car il faut métisser les modes et décloisonner la mobilité en jouant sur l'intelligence sociale des ingénieurs sociaux, créer un espace de décision interactif, instruire les impacts de la ville vivable, satisfaire l'hyperchoix par une urbanité communicationnelle, imaginer un modèle socio-économique serviciel et collaboratif afin de mieux répondre aux occurences de mobilité, sans oublier de développer l'ingénierie des bouquets de services et la gestion de hubs physiques, sociaux et virtuels et, bien sûr, de rechercher une stratégie win-win de l'interconnexion des réseaux et de la transparence des services afin de favoriser les nouveaux usages de la mobilité.

Chronique du développement durable

En août 2010, un embouteillage de plus de 120 km est apparu sur la voie rapide G110, qui relie Pékin à la Mongolie intérieure. Des milliers de camions ont été bloqués pendant trois semaines. Un embouteillage identique s'était produit en juin. La congestion de la G110 est due notamment à l'augmentation de la demande de charbon en provenance de Mongolie intérieure, première région productrice du pays : 40% seulement de la production est transportée par le train. Une 2ème autoroute est en construction sur le même itinéraire.

BIEN DIT

● **Bernard Pottier**, président de la Prévention Routière : «quand on tient un discours de relâchement, le nombre de morts repart immédiatement à la hausse. En 2005, Dominique Perben, alors ministre des Transports, annonça une pause dans l'installation des radars automatiques ; dès le mois suivant il y eut une centaine de morts suplémentaires sur les routes. A l'inverse, en 2002, quand le gouvernement annonça la mise en place des radars, le nombre des accidents baissa avant même leur installation effective. La priorité absolue à la vie humaine doit être affirmée au plus haut niveau de l'Etat».

● **Philippe Jurgensen**, professeur d'économie à l'IEP de Paris : « il serait souhaitable d'éliminer les détaxations de carburant, qui sont autant d'incitations à un mauvais comportement écologique ; il s'agit notamment de la coûteuse exonération du kérosène en faveur des transports aériens intérieurs » (3,5 milliards d'euros par an).

Papamobile hybride

Le constructeur allemand Mercedes fournit le Vatican en véhicules depuis plus de 80 ans. Soucieux de l'avenir de la planète, il met actuellement au point une «papamobile» hybride qui sera livrée au cours de l'année 2012.

Une dégringolade

Selon le quotidien Aujourd'hui en France (4-12-2010), la suppression du bonus institué en Italie pour stimuler la vente des voitures roulant au GPL a provoqué une chute des ventes de 150%. Du jamais vu !

Le CEVA fait vendre

La liaison ferroviaire franco-genevoise CEVA (Cornavin - Eaux-Vives - Annemasse), dont le financement n'était toujours pas bouclé, était déjà, début 2010, un argument de vente pour les promoteurs immobiliers du projet Chablais parc d'Annemasse : «habitez ou investissez au pied du CEVA».

Brèves

Dépenses de mobilité

En 2007, chaque Français a consacré 352 euros par an en moyenne aux transports collectifs (train, péages autoroutiers, avion, bateau et transport urbain), et 1 673 euros à l'automobile (achat, entretien et carburant).

La part du train à l'intérieur du poste transports collectifs est en baisse constante depuis 1960, passée de 37,9% à 20,5% en 2005. Elle s'est toutefois stabilisée ces dernières années grâce à l'expansion du trafic TGV. La part du transport aérien a, elle, été multipliée par 3,5 sur la même période.

Thermique ou électrique, la voiture encombre

A 50 km/h, un tramway de 30 m de longueur occupé à 50% (100 voyageurs) remplace une file de 83 voitures thermiques ou électriques (occupées en moyenne par 1,2 voyageur) de 2,7 km, la distance de sécurité étant supposée parcourable en 2 secondes. A 100 km/h, un tram-train de 42 m de longueur occupé à 50% (125 voyageurs) remplace une file de 100 voitures de plus de 6 km.

Edmond Luca, DARLY, Lyon

Autoroutes gratuites

Pour des raisons d'aménagement du territoire, de nombreux tronçons d'autoroutes sont gratuits en Bretagne, en Auvergne ou dans le Limousin. Il existe aussi des sections sans péage, à la périphérie des métropoles, notamment dans un rayon de 30 à 40 km autour de Paris. Enfin des tronçons gratuits relient des pôles urbains d'une même région, par exemple Lyon - Saint-Etienne, Marseille - Aix-en-Provence, Nancy-Metz ou Valenciennes-Lille-Dunkerque. Il y a au total 2 600 km d'autoroutes et de 2 x 2 voies gratuites contre 8 850 km d'autoroutes concédées.

Benne hippomobile

A Hazebrouck (59), une benne à ordures hippomobile est testée par Veolia. La jument qui la tire ne consomme que de l'avoine. Un camion-benne consommant 65 litres aux 100 km, 13 000 litres de diesel (soit 35 tonnes de CO2) sont économisés par an.

Réchauffement

Bien plus que le réchauffement de l'atmosphère, l'augmentation de la température des océans contribuerait à faire fondre les calottes polaires du Groenland et de l'Antarctique plus rapidement que prévu, d'après une étude de l'Université d'Arizona. La partie immergée des calottes fondra plus vite que la partie émergée : «cette étude renforce l'hypothèse de voir une augmentation du niveau de la mer de près d'un mètre d'ici la fin du siècle et de bien plus dans les siècles à venir».

Actions en régions

Provence-Alpes Côte d'Azur

● L'association pour le développement des transports publics sur l'axe Cannes-Grasse déplore le manque d'intérêt de la SNCF pour la ligne Cannes-Grasse, qui n'est utilisée que par 3 000 usagers par jour. Elle dénoce par ailleurs la concurrence faite au train par le «bus à 1 euro».

● La FNAUT PACA critique la SNCF : « le plus mauvais matériel est affecté aux trajets les plus longs, le plus moderne et donc le plus confortable au trajet le plus court, Aix-Marseille ».

Rhône-Alpes

● L'ADTC de Grenoble, suite à l'abandon du projet de rocade nord (FNAUT Infos n°187), rappelle que le premier enjeu pour décongestionner les entrées de Grenoble est la maîtrise des déplacements périurbains, qui passe par une coordination des autorités organisatrices de transport de l'aire urbaine et un développement des pratiques intermodales. L'ADTC suggère l'augmentation de la vitesse commerciale des bus et cars, génératrice d'économies, et le remplacement de la gratuité des transports scolaires (qui absorbe 80% des crédits transport de fonctionnement du Conseil général) par une tarification sociale. Enfin l'ADTC regrette le manque d'attention apportée à ses propositions par les élus.

● Les nombreuses associations d'usagers du TER Rhône-Alpes - ADULA, CODUTREBC, ADUT, AGCFUT, ARDSL, ADTC-Savoie, ADTLS, ADEPLUS... - ont poursuivi leurs interventions auprès de la SNCF, de RFF et de la Région pour obtenir une amélioration de la ponctualité des trains et de l'information des usagers (FNAUT Infos n°192).

● A l'initiative de Jean-Bernard Lemoine, représentant de la FNAUT dans l'Ain, de l'APVFJ et de la FNAUT Franche-Comté a été créée une association d'usagers, le Tr'Ain, pour obtenir la mise en place d'une desserte TER entre Saint-Claude, Oyonnax et Bourg-en-Bresse, et entre Bourg et Bellegarde par la ligne du Haut-Bugey (comme avant sa fermeture en 1990). Cette desserte remplacerait la desserte par cars inconfortables, polluants et soumis aux intempéries et aux embouteillages, donc peu attractifs. Deux allers le matin vers Bellegarde et deux retours en soirée seraient déjà très utiles.

● L'AGCFUT a dénoncé la création, par le Conseil général de Haute Savoie, d'un service express d'autocars Saint-Gervais - Genève qui concurrence frontalement le TER, une initiative qui gaspille l'argent public.

Interrégional

Les fédérations régionales de la FNAUT collaborent pour défendre les liaisons ferroviaires inter-régionales d'aménagement du territoire.

● Huit associations membres des FNAUT Alsace et Franche-Comté se sont mobilisées pour que les trains Corail continuent à desservir intégralement la ligne 4 Paris-Mulhouse malgré l'ouverture du TGV Rhin-Rhône, et ne soient pas limités au trajet Paris-Belfort. Elles ont rappelé que le TGV ne dessert pas les villes moyennes, ce qui justifie le maintien de relations Corail pour assurer les trajets de cabotage, et que le train Corail offre des voyages à Paris pour un prix plus abordable que celui du TGV et sans contrainte de réservation obligatoire. « Le train Corail ne doit pas être considéré comme un concurrent, mais comme un complément du TGV : il faut laisser le choix aux usagers ».

● Dans le même esprit, les FNAUT Alsace, Franche-Comté et Rhône-Alpes refusent la disparition annoncée de trains Corail Lyon-Strasbourg lors de la mise en service du TGV Rhin-Rhône : elles rappellent que le TGV ne peut assurer une desserte fine des villes moyennes. En compensation, les associations demandent la création de TER Intercités Lyon-Strasbourg.

● Les FNAUT Poitou-Charentes et Pays de la Loire s'inquiètent de la fermeture, envisagée par RFF, de la ligne Saumur - Thouars - Bressuire - la Roche-sur-Yon entre Bressuire et la Roche. Cette section menacée n'est parcourue actuellement que par un seul train quotidien dans chaque sens. Les horaires n'ont pas été adaptés depuis plus de vingt ans et la desserte touristique Thouars - les Sables-d'Olonne demandée pour les week-ends d'été n'a jamais été mise en place.

● L'association pour la promotion de la ligne Nantes - La Rochelle - Bordeaux (APNB) s'inquiète de l'état de l'infrastructure, en particulier entre La Roche-sur-Yon et la Rochelle : voies, signalisation et ouvrages d'art ont vieilli, un ralentissement des trains à 40 km/h est imposé par la dégradation du pont de la Bretonnière. L'association estime que la desserte devrait atteindre 7 liaisons quotidiennes, assurées par des trains courts et rapides.

● L'association pour la promotion de la ligne Grenoble-Veynes estime indispensable, malgré les difficultés engendrées par les travaux, la poursuite de la rénovation complète de 90 km de voie, soit une dépense de 90 millions d'euros environ (le coût de l'aménagement intérieur de l'Airbus 330 acheté d'occasion par l'Elysée).

Activités de la FNAUT

● Jean Lenoir et Marc Debrincat ont rencontré Agnès Ogier, directrice marketing SNCF Voyages, à propos de la libération des tarifs TGV, puis Christophe Fanichet, directeur de SNCF Intercités, au sujet de la réservation obligatoire dans les trains d'équilibre du territoire. Ils ont rencontré également Jean-Pierre Farandou, directeur général de SNCF-Proximités et Barbara Dalibard, directrice générale de SNCF Voyages.

● Jean Sivardière a rencontré Jean-Luc Névache, délégué interministériel à la sécurité routière. Il lui a présenté le point de vue de la FNAUT et plusieurs propositions d'études (impact des petits excès de vitesse, passages à niveau et réouvertures de lignes).

● Jean Lenoir et Marc Debrincat participent activement aux assises du ferroviaire. Jean Lenoir est membre de la commission Europe et Concurrence. La FNAUT a été auditionnée par les commissions Europe et Concurrence (Jean Lenoir) et Economie du ferroviaire (Jean Sivardière et Jean Lenoir).

● Jean Lenoir est intervenu lors d'une journée de formation de l'ENPC sur la concurrence dans le secteur ferroviaire.

● Jean Sivardière est intervenu lors d'un colloque organisé par Véolia-Transdev sur «les enjeux et l'avenir du transport ferroviaire, un éclairage européen».

● Jean Sivardière a participé au débat public organisé à Moulins par la Commission Particulière du Débat Public sur le projet POCL (doublement de la LGV Paris-Lyon par le Centre et l'Auvergne). La FNAUT publiera un cahier d'acteur.

● Le Jury de Déontologie Publicitaire a reconnu le bien-fondé de la plainte de la FNAUT contre une publicité «environnementale» de la société de transport sur réservation ECO-CAB. Il en a informé l'Autorité de Régulation Professionnelle de la Publicité.

● La FNAUT a participé au jury du palmarès annuel des mobilités du magazine Ville, Rail et Transports.

● Jean Sivardière et Jean Lenoir ont rencontré Hubert du Mesnil, président de RFF, et Christophe Piednoël, directeur de la communication.

● Jean Sivardière, Jean Lenoir et Marc Debrincat ont rencontré Thierry Guimbaud, nouveau directeur général des services de transport au Ministère des Transports.

fnaut infos- Bulletin mensuel d'information
Directeur de publication : Jean Sivardière
CPPAP n° 0913 G 88319 - Dépôt légal n°200
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