

UN FLORILÈGE DES FAUSSES BONNES IDÉES DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS

Panoplie de bonnes idées

A l'évidence, l'urgence d'une réorientation profonde de la politique des transports est encore mal comprise des décideurs politiques. Pollution de l'air, dépendance pétrolière et climat sont pourtant des paramètres incontournables.

Or, à côté des idées fausses et autres fausses bonnes idées qui handicapent l'adaptation nécessaire du secteur des transports, on trouve aussi de nombreuses bonnes idées, techniques ou politiques, souvent exploitées avec succès dans les pays germaniques.

Certaines de ces bonnes idées ont finalement été introduites en France, mais avec un retard regrettable et encore incomplètement. C'est le cas du code de la rue, de la tarification intermodale, du cadencement des services ferroviaires, voire même de la densification urbaine autour des axes lourds de transport.

Mais bien d'autres ne sont utilisées qu'à dose homéopathique alors qu'elles auraient dû être généralisées depuis longtemps (les PDU dans les villes moyennes, les parcs-relais), ou se développent trop lentement faute d'un soutien ferme des pouvoirs publics (le vélo, l'autopartage, le télétravail, les opérateurs ferroviaires de proximité, les réouvertures de voies ferrées périurbaines).

D'autres encore sont malheureusement ignorées dans notre pays alors qu'elles mériteraient une expérimentation (l'ouverture du TER à la concurrence, le car postal, le péage urbain, la décentralisation de la gestion du stationnement urbain de surface, la réduction des vitesses maximales autorisées sur route et autoroute, le chronoaménagement, l'écrétement des pointes de trafic, la mise en coincidence du PTU, périmètre de transport urbain, et du SCOT, schéma de cohérence territoriale).

Il est donc grand temps de faire preuve de clairvoyance, en n'oubliant pas que le vélo, le tramway et le train régional ont été longtemps considérés comme des outils dépassés et, à l'opposé de ce qu'il faut faire désormais, les autoroutes et les parkings centraux comme des solutions d'avenir. Il faut d'urgence rejeter les attitudes conservatrices, laisser de côté les fausses bonnes idées et exploiter systématiquement la panoplie, très riche, des bonnes idées et des bonnes pratiques, anciennes et nouvelles.

Jean Sivardière ■



TVR de Nancy (photo : Marc Debrincat)

La FNAUT combat les idées fausses (FNAUT Infos n°192), mais aussi les fausses bonnes idées. Souvent séduisantes, ces idées à la mode provoquent des débats futiles, engendrent des pertes de temps et des gaspillages d'argent public, et détournent l'attention des vraies questions et des solutions de fond. Suivant les cas, il s'agit de gadgets, de concepts dangereux ou d'inventions aux créneaux de pertinence inexistantes ou très étroits. On les rencontre dans des domaines variés que nous passons en revue. Pendant ce temps, que de bonnes idées, basées sur le bon sens et l'expérience acquise, qui restent mal exploitées ou même inexploitées en France alors qu'elles sont mises en œuvre depuis belle lurette, avec un réel succès, chez nos voisins européens !

Définitions

Une "idée fautive" est une affirmation inexacte ou une erreur grossière, dont le caractère contre-productif a été bien démontré par l'expérience. Par exemple, «il faut créer des parkings en centre-ville» alors que ces parkings sont des aspirateurs de voitures toujours saturés. Ou encore : «la route est saturée, il faut l'élargir», «le fret ferroviaire est condamné», «l'autoroute va sauver la région», «le TGV ne concurrence pas la voiture», «le vélo, c'est bon pour les loisirs», «le péage urbain est inéquitable», «si le pétrole devient plus cher, il faut introduire la TIPP flottante».

Une "fautive bonne idée" est tout aussi dangereuse qu'une idée fautive mais ses effets pervers sont plus difficiles à détecter. Elle est séduisante, elle semble intelligente (elle peut être mise en œuvre rapidement, nous dit-on, et permettra de faire des économies «substantielles»). Idée nouvelle ou soi-disant nouvelle, souvent présentée comme une solution-miracle, innovante, révolutionnaire et adaptée à tous les cas de figure, elle peut aussi ne pas être totalement fautive, il s'agit alors d'en préciser le

créneau de pertinence qui se réduit parfois à une simple niche.

"Tramway sur pneus"

L'histoire des transports urbains est truffée de fautes bonnes idées lancées par des ingénieurs ou industriels et acceptées sans esprit critique par les décideurs politiques. Exemple type : le «tramway sur pneus».

On connaissait déjà le Poma 2000, Aramis, l'aérotrain urbain... censés combler une lacune entre bus et tramway et qui avaient échoué il y a 30 ans. Mais cette fois-ci, on allait assister à une petite révolution : la qualité de service du tramway classique pour deux fois moins cher ! Les villes moyennes pourraient enfin s'offrir

La FNAUT vous présente ses meilleurs vœux pour 2012

Ce numéro 201 est l'occasion d'introduire le nouveau logo de la FNAUT et la nouvelle présentation de son bulletin. Merci de transmettre vos remarques au siège national par courrier ou par mail (fabrice.michel@fnaut.org).



une technique plus performante que le bus. Et chacun - technicien ou élu en mal de modernité - de s'emballer sans plus de réflexion.

Le résultat est moins flamboyant : un fiasco cinglant à Nancy et Caen avec le TVR bricolé par Bombardier, véhicule hybride mal conçu, aussi coûteux que le tramway "sur rails", de capacité trop limitée et souvent en panne.

A Clermont-Ferrand, c'est le matériel Translohr, mieux conçu, qui a été retenu. Mais le Syndicat Mixte des Transports Clermontois (SMTC) fait appel à la RATP : « parce que les incidents, pannes, déraillements se multiplient sur la ligne », explique aujourd'hui Louis Virgoulay, son vice-président pourtant fervent défenseur du Translohr.

Malgré ces difficultés, c'est le Translohr qui a été choisi avec un entêtement incompréhensible par la RATP pour équiper les lignes Chatillon-Vélizy-Villacoublay et Saint-Denis - Sarcelles.

En définitive, le "tramway sur pneus" est une invention (qui date en fait du début du 20^{ème} siècle) sans intérêt, qui aura surtout servi à gaspiller de l'argent public et à retarder l'adoption de solutions fiables : tramway, trolleybus ou BHNS suivant l'importance du trafic potentiel (FNAUT Infos n°181).

"Tramway aérien"

Nouvelle solution-miracle, elle aussi présentée comme aussi performante que le tramway mais bien moins coûteuse : le transport par câble, rebaptisé récemment "tramway aérien".

Contrairement au tramway sur pneus, le câble a son créneau de pertinence : le franchissement des coupures urbaines dues à des obstacles naturels ou, comme le funiculaire, la liaison entre une ville haute et une ville basse. Mais ce créneau est très étroit (comme celui des navettes fluviales ou portuaires) : le câble ne constitue pas une solution universelle. Il n'est adapté qu'à des itinéraires rectilignes, et ses coûts en milieu urbain sont encore largement inconnus, sans parler des difficultés d'insertion et d'accessibilité aux usagers à mobilité réduite (FNAUT Infos n°181).

La gratuité des transports

La gratuité totale des transports urbains peut avoir des effets spectaculaires à court terme. Mais elle induit des déplacements inutiles, encourage l'étalement urbain et prive de ressources le système de transport au moment où la clientèle augmente et où les recettes fiscales des collectivités diminuent. Dès lors qu'une tarification sociale est offerte aux usagers à faibles revenus, la gratuité est une démarche perverse : ce

qui intéresse d'abord les usagers actuels et potentiels, c'est la fréquence, la fiabilité, le confort, un meilleur maillage du territoire (FNAUT Infos n°193).

Une note de l'UTP, résumée ci-dessous, confirme la position de la FNAUT.

La gratuité totale ne concerne que 14 réseaux urbains sur 287 soit 5% (2% en population). Les agglomérations desservies ont moins de 100 000 habitants ; dans 10 cas, il s'agit de réseaux de communes d'au plus 40 000 habitants.

La hausse de fréquentation est incontestable : 71% à Aubagne, 85% à Châteauroux où on est passé de 20 à 53 voyages/an/habitant (41 en moyenne dans les agglomérations de moins de 100 000 habitants). Mais elle est le fait d'anciens usagers qui utilisent davantage le réseau ou d'anciens marcheurs qui pratiquent le bus pour de courts trajets : le report modal depuis la voiture pour les trajets domicile-travail est très faible.

Pour financer les coûts d'exploitation, il faut solliciter davantage les entreprises et les contribuables. A Châteauroux, le versement transport des entreprises finance 90% des coûts, qui ont augmenté de 50%.

La gratuité ne permet pas d'absorber efficacement le rebond de fréquentation qu'elle suscite : elle peut donc à terme menacer la qualité du service rendu.

La gratuité complique la collaboration entre autorités organisatrices. A Vitry, la gratuité a été instaurée par la commune sur son seul territoire, mais la création d'une intercommunalité a conduit à la mise en place de transports scolaires payants !

Enfin la malveillance s'est développée, la relation personnel-usagers s'est dégradée. On observe de nouvelles incivilités, comme l'exigence de descendre en dehors des seuls arrêts du réseau ou de monter à tous les feux rouges.

La gratuité doit être réservée à ceux qui en ont vraiment besoin : RMIstes, chômeurs, enfants boursiers.

La montée obligatoire par la porte avant des bus

Cette obligation imposée aux usagers a pour but de lutter contre la fraude (FNAUT Infos n°96). Mais elle est impraticable sur les tramways et ralentit la progression des bus : aux arrêts très fréquentés, la montée est très lente car les usagers se bousculent à la porte avant et se répartissent difficilement dans le véhicule ; il suffit d'un usager occasionnel demandant un ticket au chauffeur ou ne sachant pas composer pour bloquer la montée. L'obligation n'est viable qu'aux heures creuses ou sur les lignes peu fréquentées. A Bordeaux, on a réduit le taux de fraude de 22% à 16% entre 2003 et 2005 en passant le nombre des contrôleurs de 44 à 63.

La voiture électrique

La voiture électrique permet de réduire les nuisances locales (bruit, pollution chimique de l'air) et les émissions de gaz à effet de serre (seulement si la production de l'électricité consommée n'en génère pas elle-même). Il est donc intéressant d'en équiper les flottes urbaines captives (administrations, entreprises). Ceci étant, contrairement à ce que les industriels et le gouvernement ne cessent de clamer, la voiture électrique ne constitue en rien une solution miracle. La traction électrique ne corrige pas l'inconvénient fondamental de la voiture urbaine : la voiture électrique est aussi encombrante qu'une voiture thermique. Elle va même doper les ventes des constructeurs dans le secteur des modèles urbains, alors qu'il faut réduire la place de la voiture en ville (FNAUT Infos n°198).

Les biocarburants

Les biocarburants actuels, dits de 1^{ère} génération, sont obtenus à partir de denrées agricoles : les surfaces qui leur sont consacrées sont considérables ; les procédés culturels et industriels nécessitent beaucoup d'énergie et entraînent des émissions de gaz à effet de serre, NO_x et CO₂. La filière ligno-cellulosique, dite de 2^{ème} génération, est plus prometteuse mais n'est pas encore au point (FNAUT Infos n°198).

La voiture en libre service

Le covoiturage est une pratique intelligente qu'il convient d'encourager, mais il ne faut pas considérer qu'il résoud tous les problèmes. Il ne peut concerner qu'une faible part des déplacements et, dans certains cas, peut concurrencer le transport collectif (FNAUT Infos n°185). L'autopartage traditionnel est plus vertueux (FNAUT Infos n°178).

Les villes de Paris (Autolib') et Lyon (Car2Go) vont mettre en place une offre de voiture en libre service. Paris prévoit 700 stations - 500 sur voirie, 200 en souterrain - et 500 en proche banlieue ; à terme, 3 000 voitures (électriques) seront disponibles. Abonnement annuel 12 euros, location 5 euros les 30 mn. Dans cette formule calquée sur Vélib', le client n'est soumis à aucune contrainte de réservation et une place de parking lui est assurée à destination ; la voiture peut être utilisée "one-way", c'est-à-dire restituée dans n'importe quelle station. A l'inverse de l'autopartage, le libre service risque donc de faciliter l'usage irréflectif de la voiture ! Mieux aurait valu encourager l'autopartage traditionnel et le taxi, dont l'efficacité est démontrée, que de les concurrencer en lançant une formule aux effets pervers prévisibles et à l'équation économique douteuse.

«Innovation de rupture», selon l'Association pour la Promotion du Ferroustage qui l'a proposée, le Road-shift-Rail (R-shift-R) prétend offrir «une solution globale de transport combiné compétitive et fiable». «Il dissocie dans le mode opératoire la fonction d'embarquement/débarquement de la fonction de chargement/déchargement du wagon, ce qui autorise/implique la multiplication des postes d'embarquement/débarquement. Rendant uniforme le profil bas des contenants roulants, ce qui rend possible la manutention sur terminal par le même système de portage, ce mode de travail en série/parallèle doit permettre de proposer un service dont la tarification est comparable à celle de la route».

Etudié dans le cadre du PREDIT par le Laboratoire d'Economie des Transports et l'INSA de Lyon, ce concept fumeux, d'une ahurissante complexité (un système d'abaissement des bogies à l'approche des tunnels, à 130 km/h...), a donné lieu à un rapport de 418 pages publié début 2008 mais n'a fait l'objet d'aucune application depuis lors.

Une meilleure productivité du transport ferroviaire de fret est sans doute nécessaire pour enrayer son déclin. Un groupe d'experts animé par Philippe Essig, ancien président de la SNCF, recommande ainsi la généralisation de l'attelage automatique (utilisé dans le monde entier sauf en Europe) et du frein à commande électronique pour faire circuler des trains plus longs et plus lourds. Cette démarche réaliste, d'un coût raisonnable, ne nécessiterait pas d'innovation technologique.

Quant au transport combiné lui-même, il est absurde de ne pas concentrer les efforts sur le combiné classique et l'autoroute ferroviaire sur la base du concept Modalhor. Ces deux versions du combiné se complètent parfaitement : pourquoi donc chercher à inventer de nouveaux concepts qui ne s'imposent pas ?

Ceci étant, le fret ferroviaire ne sera pas sauvé par la seule technique. Suite à la désindustrialisation de la France, le fonds de commerce traditionnel du rail (les trains complets) se retrécit, sauf à partir des ports (conteneurs). Ce sont les trafics diffus qui se développent, ce qui explique la place actuelle du camion qui répond parfaitement aux besoins des chargeurs. C'est donc le wagon isolé qui est l'enjeu principal : il faut sauvegarder la capillarité du réseau ferré pour préserver l'avenir et multiplier les opérateurs ferroviaires de proximité (OFF). Et il est indispensable d'assainir les conditions de concurrence rail/route (voir FNAUT Infos n°179 et 188).

- Pour bien des décideurs économiques et élus locaux, les gares TGV situées hors milieu urbain, à proximité d'un carrefour autoroutier, valorisent la desserte d'un territoire traversé par une ligne à grande vitesse et, grâce à un accès rapide à Paris, offrent des conditions favorables à l'implantation d'entreprises "innovantes".

La réalité est plus décevante (FNAUT Infos n°149 et 167). L'absence de connexion entre TGV et transports régionaux ou locaux pénalise les voyageurs et ne permet pas une bonne diffusion territoriale de l'effet TGV ; quant aux implantations d'entreprises, elles restent le plus souvent anecdotiques.

Malgré ces échecs répétés dénoncés de longue date par la FNAUT, et la correction prochaine de certaines erreurs (Lorraine, Avignon), le mythe des gares TGV "exurbanisées" persiste, et les projets poussés par les élus sont encore nombreux (FNAUT Infos n°196). Le projet d'Allan est inepte : Paris-Montélimar 2h50 aujourd'hui, Paris-Allan 2h30, Allan-Montélimar 30 mn.

La SNCF elle-même n'a toujours rien compris. La ligne Avignon-Carpentras va être rouverte, opération couplée avec la construction de la «virgule» reliant les deux gares d'Avignon : les TER de Carpentras arriveront donc directement en gare d'Avignon-TGV. Mais la SNCF va, pour 11 millions d'euros, porter la capacité des parkings d'Avignon-TGV de 2100 à 2650 places !

- Autre fausse bonne idée, avancée par Jacques Chirac : l'électrification intégrale du réseau ferré. La moitié du réseau est déjà électrifiée (15 000 km sur 30 000) et 90% du trafic se fait sous traction électrique. Des lignes restent à électrifier (par exemple Nevers-Chagny, FNAUT Infos n°179). Mais une électrification est une opération coûteuse, justifiée seulement si elle concerne un volume suffisant de trafic voyageurs et/ou fret. L'apparition de trains bi-mode a réduit le créneau des électrifications.

- On admet souvent que la suppression des passages à niveau (PN) est la solution la plus efficace pour éviter les collisions entre trains et véhicules routiers. Mais la suppression d'un PN par création d'un ouvrage d'art est coûteuse (typiquement entre 5 et 10 millions d'euros). On ne pourra jamais supprimer 15 000 PN. Pour la même dépense, on peut sécuriser plusieurs PN en réaménageant la voirie, en améliorant la signalisation ou en installant un radar automatique. Seuls les 350 PN reconnus comme particulièrement dangereux doivent être supprimés rapidement. La suppression systématique des PN lors d'une réouverture de ligne, exigée par Dominique Bussereau alors secrétaire d'Etat aux Transports, est

particulièrement absurde (FNAUT Infos n°187).

- Selon beaucoup d'écologistes, les LGV sont trop coûteuses et créent de nouvelles coupures : une modernisation du réseau classique serait préférable. Mais la capacité du réseau ferré est devenue insuffisante sur de nombreux axes et quelques nœuds suite à la croissance rapide du trafic TER ; une accélération des trains classiques permet rarement de capter le trafic aérien intérieur (qui continue à se développer, pénalise les riverains des aéroports, surtout parisiens, et contribue fortement au réchauffement climatique) ; enfin les crédits destinés aux LGV se reporteraient plus vraisemblablement sur les autoroutes et aéroports souhaités par les élus que sur le réseau ferré (FNAUT Infos n°183).

La voie d'eau

La voie d'eau est moins bruyante et polluante que la route, et moins consommatrice d'énergie (mais nettement plus que le rail selon l'ADEME, voir FNAUT Infos n°192). Il est donc raisonnable de chercher à développer le transport sur les fleuves, qui disposent d'ailleurs d'importantes réserves de capacité. Les canaux inter-bassins sont par contre beaucoup moins pertinents économiquement, plus agressifs pour l'environnement car, en France, ils doivent franchir des seuils élevés, et très coûteux (Seine-Nord : 4,5 milliards d'euros ; Saône-Moselle : 10 à 13). Alors que le trafic de conteneurs entre un grand port et son arrière-pays industriel peut être énorme et justifier des aménagements fluviaux et ferroviaires importants, les trafics interbassins sont bien plus faibles et peuvent être assurés par le rail, celui-ci disposant de réserves de capacité mobilisables à un coût plus modeste (FNAUT Infos n°188 et 196).

- Le projet de LGV Alpes-Atlantique (Transline), défendue par l'association ALTRO (présidée par René Souchon, président de la région Auvergne) est l'exemple type de la fausse bonne idée. Tout le monde sait que les relations ferroviaires entre la façade atlantique et Lyon sont difficiles. Mais il ne suffit pas de tracer un trait sur la carte entre Limoges et Lyon, et de tenir de grands discours sur l'aménagement du territoire, pour résoudre le problème. Il faut se préoccuper du trafic potentiel, et du coût de ce projet gigantesque. Les axes naturels de circulation est-ouest évitent les obstacles montagneux : Nantes-Bourges-Lyon et la transversale Sud (FNAUT Infos n°161 et 180).

La maison pas chère

La "maison à 100 000 euros" lancée en 2005 par Jean-Louis Borloo a été un échec : 600 maisons ont été construites, avec des surcoûts de 30 à 50%, au lieu des 30 000 espérées. Christine Boutin, autre ministre du Logement, n'a pas été plus heureuse : son dispositif de "maison à 15 euros par jour" proposé en 2008 privilégiait lui aussi l'habitat individuel, forcément périurbain puisqu'il fallait minimiser le coût du terrain. Le point de vue du Conseil National de l'Ordre des Architectes, qui dénonçait alors «le mythe du bonheur pavillonnaire», est toujours d'actualité.

«Nous ne pouvons que regretter une nouvelle fois l'erreur fondamentale de s'accrocher à l'habitat individuel. Alors que les discours vertueux sur la ville compacte et le développement urbain durable se multiplient, les pouvoirs publics poussent des solutions d'aménagement urbain catastrophiques.

L'engouement pour la maison individuelle a fait exploser le besoin de lotissements et l'urbanisation a été abandonnée aux lois du marché. Cette nouvelle mesure va générer encore plus de lotissements, véritable gangrène de nos paysages. Les coûts de viabilité et l'énergie consommée par cette dispersion, la multiplication des besoins automobiles et l'augmentation de la pollution induite par le trafic, la pauvreté architecturale et environnementale générée par une offre de modèles de catalogues sont les conséquences de ce type d'habitat, qui entraîne des dégâts sociétaux irréversibles.



Lotissements périurbains

Il faut au contraire, pour obtenir des villes belles et solidaires, réguler la consommation foncière en marginalisant de façon drastique les opérations de lotissement. Le public veut aujourd'hui un habitat écologique. Il faut commercialiser une offre d'habitat proche des centres, avec des espaces extérieurs privatifs et collectifs.

Le ministère de la Ville doit lancer des programmes urbains d'éco-logements collectifs ou semi-collectifs proches des services et des lieux de travail, répondant aux aspirations à une vie avec moins de pollution, de temps et d'argent consacrés aux transports».

Le prêt à taux zéro

La vocation première du prêt à taux zéro PTZ était de soutenir l'accès à la propriété des ménages précaires, de plus en plus en dif-

ficulté face aux prix croissants de l'immobilier, en particulier dans les zones urbaines denses.

Ce système présente cependant deux effets pervers, mis en évidence depuis longtemps par de nombreux experts :

- en subventionnant considérablement la demande de logements (et non l'offre, qui reste très inférieure à la demande), on provoque une inflation généralisée des prix immobiliers et non une réduction du déficit de logements ;
- par cette inflation et en favorisant le neuf par rapport à l'ancien, on renforce la tendance à l'urbanisation diffuse.

Sans chercher à atténuer ces effets pervers, le gouvernement a créé, par la loi de finances 2011, un PTZ + qui, contrairement à l'ancienne formule, est octroyé par les banques sans condition de ressources, à une seule condition : être primo-accédant, qu'il s'agisse d'un appartement, d'une maison, d'un bien neuf ou ancien.

Ce nouveau dispositif a été dénoncé par le Réseau Action Climat (RAC). Compte tenu de l'état actuel du marché immobilier, les dossiers des ménages les plus riches sont les plus compétitifs dans les zones où les prix explosent et, s'ils veulent devenir propriétaires, les plus pauvres devront s'exiler toujours plus loin des centres-villes. Le PTZ + va donc renforcer la ségrégation sociale et le mitage périurbain. Le RAC maintient par conséquent ses propositions :

- une aide accrue de l'Etat à la construction de logements sociaux en accession à la propriété ;

- une distinction dans le PTZ entre appartement et maison individuelle afin de favoriser l'habitat collectif et freiner ainsi l'étalement urbain.

Dix Ecopolis ?

Nous avons critiqué, dans FNAUT Infos n°143, 150 et 160, les propositions de villes nouvelles, émises par Dominique Strauss-Kahn puis par la commission Attali, consistant à créer, on ne sait trop où, dix villes nouvelles de 50 000 habitants chacune, «espaces urbains durables intégrant haute qualité environnementale, mixité sociale et transports à la pointe de la technologie».

Cyria Emelianoff, professeur en aménagement et urbanisme à l'université du Maine au Mans, confirme notre point de vue : «en France, les villes sont déjà construites et le contexte ne se prête absolument pas à la création de villes nouvelles. Dans la mesure où on a besoin de nouveaux logements, autant construire des écoquartiers comme il en existe déjà dans de nombreuses villes européennes et comme il s'en projette dans plusieurs villes françaises. Mais pourquoi imposer des écoquartiers de 50 000 habitants ? L'urbanisme durable est par définition un urbanisme de finesse, adapté aux besoins locaux, c'est plus un enjeu de réhabilitation de l'existant que de construction neuve».

Une prudence justifiée par l'expérience

Il faut se méfier a priori des idées et innovations à la mode, s'interroger sur leur pertinence, leur coût économique, leur délai de mise au point ou de mise en place, leurs effets pervers éventuels et leur domaine potentiel d'application, et ne les expérimenter qu'avec prudence et à petite échelle : certaines sont excellentes car elles répondent à un besoin évident mais encore insatisfait (l'information multimodale, la billettique), mais d'autres ne sont que des caprices de chercheurs, d'ingénieurs, de fonctionnaires «ayant des idées» ou croyant en avoir mais éloignés du terrain, ou encore d'élus en mal de modernité et de tape-à-l'œil.

Bien d'autres fausses bonnes idées auraient pu être évoquées ici : «le car à la place du train», «les aéroports de province pour décharger les aéroports parisiens», le mégacamion,...

Souvent, dès qu'on étudie de près une idée présentée de manière avantageuse, on constate qu'il ne s'agit que d'un concept pernicieux ou coûteux, intéressant seulement dans des cas très particuliers, voire de la simple résurgence d'une idée ancienne erronée ou inaboutie (mais on peut avoir de bonnes surprises, par exemple l'alimentation du tramway par le sol).

Les bonnes idées ne se sont pas imposées par hasard, précédées généralement d'une longue période de tâtonnements (voir l'histoire de la bicyclette) : le rail, par exemple, n'oppose qu'une faible résistance au roulement ; il assure à la fois le guidage et la sustentation des véhicules (ces deux fonctions ont été dissociées imprudemment dans le tramway sur pneus).

Même le tram-train ou le train pendulaire, qui suscitent volontiers l'enthousiasme en raison de leurs succès dans des pays voisins, doivent être utilisés avec pertinence : le tram-train n'est pas adapté à toutes les lignes périurbaines ; la configuration du réseau ferré français limite à des lignes bien précises le créneau du train pendulaire, que la SNCF ignore comme elle a ignoré longtemps les "autorails légers" et les autoroutes ferroviaires.

En conclusion, il n'existe pas de solution miraculeuse et universelle :

- il faut mettre en œuvre, en priorité, des techniques et méthodes d'exploitation bien éprouvées, c'est-à-dire copier, en adaptant au contexte français si nécessaire, ce qui fonctionne bien en Suisse, en Allemagne...

- il faut généralement combiner des solutions partielles, par exemple développer les transports urbains ET décourager l'usage de la voiture.

Des choix contradictoires

De bonnes initiatives ponctuelles ont été prises par l'Etat mais on a assisté aussi à des reculades. En définitive, on n'observe pas de progrès décisifs, faute d'une vision d'ensemble de la politique des transports, de l'aménagement du territoire et de l'environnement (la FNAUT ne sous-estime pas le rôle négatif qu'ont souvent joué l'opposition - notamment lors de l'abandon de la taxe carbone - et les élus locaux de droite et de gauche, pour lesquels le développement routier fait trop souvent office de pensée unique).

Le Grenelle de l'environnement a soulevé beaucoup d'espoirs, mais la réorientation profonde de la politique des transports que la FNAUT estime indispensable et politiquement possible n'a pas été engagée :

- le rééquilibrage des crédits en faveur des modes respectueux de l'environnement n'a pas eu l'ampleur souhaitable ; bien des projets (certaines LGV en particulier) peuvent impressionner mais, non financés, ils ne sont que des effets d'annonce ;

- des contradictions évidentes subsistent, ainsi des investissements lourds sont envisagés pour le fret ferroviaire mais sans être accompagnés de vraies contraintes sur le fret routier ;

- l'Etat a davantage soutenu l'industrie existante que réorienté la demande de mobilité vers les modes moins consommateurs d'énergie :

- la hausse des péages ferroviaires rend difficile la modernisation du matériel et le développement de l'offre ; faute de ressources spécifiques des régions, les conditions de financement du TER se sont dégradées, alors que la demande croît en raison de l'aggravation des conditions et du coût d'usage de la voiture.

Des résultats trop limités

En définitive, les mesures prises depuis 2007 par l'Etat n'ont pas été à la mesure des enjeux (en France, les transports sont responsables de 28% des émissions de gaz à effet de serre et dépendent à 68% du pétrole) :

- l'objectif de réduction du nombre annuel des tués sur la route à 3 000 en 2012 ne pourra pas être atteint ;

- la France a été condamnée par l'Union Européenne faute de mesures réduisant la pollution automobile urbaine ; le trafic routier de fret a crû en tonnage et en parts de marché ;

- les importations de pétrole pèsent très lourdement sur la balance commerciale de la France ;

- enfin la diminution des gaz à effet de serre dans le secteur des transports n'est pas conforme aux objectifs.

UN BILAN DE L'ACTION DE NICOLAS SARKOZY

Avant de présenter prochainement les intentions des candidats à l'élection présidentielle 2012, nous publions ici un bilan de l'action de Nicolas Sarkozy, depuis 2007, dans le domaine des transports. Les décisions positives sont notées en italique.

Infrastructures

Réapparition des subventions de l'Etat aux TCSP des villes de province mais pas aux investissements cyclables.

Lancement d'Arc Express en Ile-de-France.

Lancement de 4 LGV (Bretagne, SEA, Est 2ème phase, Nîmes-Montpellier) mais encore des gares TGV exurbanisées.

Lancement de la régénération du réseau classique (le rapport Rivier date de 2005) mais à un rythme insuffisant.

Blockage des réouvertures de lignes par Dominique Bussereau (suppression exigée des passages à niveau) sauf Belfort-Delle.

Poursuite du programme autoroutier (environ 1 000 km).

Lancement de l'aéroport de Notre-Dames-Landes (avec l'appui déterminant des élus PS du Grand Ouest).

Lancement du canal Seine-Nord sans études sérieuses de ses effets pervers.

Manque de cohérence du SNIT (autoroutes concurrentes de voies ferrées existantes qui devraient être modernisées) et absence de priorités : programme sensible aux demandes locales, parfois sans justification économique (cas du programme autoroutier et d'une partie du programme LGV, en particulier l'antenne Poitiers-Limoges).

Exploitation

Mesures générales

Généralisation à tout le territoire de la prime transport (remboursement de 50% du coût de l'abonnement domicile-travail).

Loi Bertrand sur le service prévisible (son perfectionnement est nécessaire mais juridiquement délicat).

Déplacements urbains

Des progrès sur le code de la rue (double sens cyclables dans les rues à sens unique) mais pas de politique globale vélo.

Actualisation des amendes pour stationnement illicite de 11 à 17 euros (un niveau encore insuffisant et non modulable).

Pas de décentralisation du stationnement et de dépenalisation des amendes.

L'autorisation d'expérimenter le péage urbain mais dans des conditions trop restrictives (agglomérations de plus de 300 000 habitants seulement).

Transports ferroviaires

Lancement du cadencement.

Convention Etat-SNCF mais la SNCF poursuit ses suppressions de trains TET.

Création de la carte enfant-famille (mais limitée aux TGV, TéoZ, Lunéa).

Lancement du débat sur l'ouverture du TER à la concurrence (rapport Grignon) mais inabouti.

Restriction drastique du trafic de wagon isolé par la SNCF. Lancement des opérateurs de proximité mais manque de soutien par l'Etat.

Circulation automobile

Pas d'amnistie présidentielle en 2007.

Assouplissement du permis à points et recule sur les radars, d'où un arrêt de la baisse de la mortalité routière.

Nouveau barème fiscal automobile, qui surstime encore davantage le coût d'usage de la voiture.

Transport routier de marchandises

Contrôles insuffisants (temps de travail des conducteurs, vitesses, charges).

Autorisation des 44 tonnes et autres avantages réglementaires et fiscaux accordés aux transporteurs.

Transports aériens

Pas de taxation du kérosène.

Gouvernance

La réforme des collectivités territoriales fait progresser l'intercommunalité mais la création des conseillers territoriaux est dangereuse, le rôle de la région et de l'agglomération comme chefs de file des transports de proximité est ignoré.

Financements

Possibilité de taxer les plus-values immobilières liées à la construction d'un TCSP (loi Grenelle 2).

Augmentation du versement transport des entreprises dans les villes moyennes s'équipant d'un TCSP et dans les communes touristiques (passage de 1,8 à 2% dans toutes les grandes agglomérations), mais pas d'extension aux territoires non urbains et aux petites entreprises.

Taxe sur les sociétés autoroutières pour financer les trains TET.

Pas de désendettement de RFF, forte hausse des péages sur les LGV qui réduit la rentabilité du TGV.

Soutien financier nettement plus marqué en faveur du secteur automobile (électrique ou non) plutôt qu'en faveur du transport public.

Environnement

Bonus-malus à l'achat d'une voiture.

Quelques avancées sur la politique urbanisme-transport (loi Grenelle 2).

Effets pervers de la prime à la casse.

Etalement urbain peu combattu, soutien prioritaire à la maison individuelle, sans remise en cause de l'organisation des nouvelles implantations d'activités et de commerces.

Abandon du projet de taxe carbone ou contribution climat-énergie.

Report de la taxe poids lourds (mais difficultés techniques réelles).

Aucune mesure de maîtrise du trafic aérien intérieur (écotaxe).

Subventionnement des producteurs d'agro-carburants de 1ère génération.

Contrôleurs

A l'étranger (Suisse, Allemagne,...), les trains régionaux circulent sans contrôleur (comme le RER parisien) mais des contrôles sporadiques sont organisés. Cela fonctionne très bien et cela coûte moins cher à la collectivité.

Je constate, en France, que si des contrôleurs font leur travail (limité quand même à un contrôle et sans l'assistance aux voyageurs que l'on rencontre de la part de contrôleurs étrangers, les Anglais étant sur ce point remarquables), de nombreux autres sont totalement absents, même en cas de problème, démontrant ainsi leur peu d'utilité. Ce qu'il faut, c'est que les emplois correspondent à un vrai service. Cette question de l'accompagnement systématique ou seulement sporadique des trains par des contrôleurs est à traiter sereinement, en tenant compte des lignes sur lesquelles il peut ou non s'appliquer, et du retour d'expérience de ceux qui l'on mis en place avec succès.

Les lignes de l'ouest lyonnais forment un réseau de grande banlieue autonome, il serait bien surprenant que l'on n'arrive pas à exploiter intelligemment ces lignes sans contrôleur en permanence dans chaque train, d'autant que le matériel est prévu pour ce type d'exploitation. J'ai du mal à comprendre que des associations d'usagers refusent le progrès. Avaient-elles aussi demandé le maintien des receveurs dans les bus à l'époque de leur suppression ?

Pierre Debano, 51 Epernay

Revente de billets SNCF

Le site www.trocdestrains.com me semble, par expérience, le plus performant des sites de revente de billets de trains (FNAUT Infos n°190) : manifestement préféré à Kelbillet par les voyageurs, il propose, en moyenne, un plus grand nombre de billets pour un trajet donné. Ainsi, le 4 août 2011, Kelbillet proposait 11 places pour le trajet Strasbourg-Paris pour la période du 05 au 14 août, et Trocdestrains 23.

Par ailleurs, l'aspect « bilan carbone » des solutions proposées n'est pas le même. Trocdestrains propose exclusivement des billets de train. Kelbillet propose aussi des billets d'avion et du covoiturage, à tel point que si on sélectionne la fonction «Billets de train», le site propose, au cas où le trajet souhaité est indisponible en train à la date demandée, toutes sortes de billets d'avions, et même pas les billets pleins tarifs de la SNCF !

Les administrateurs de Trocdestrains sont réactifs et vigilants quant à la finalité non lucrative du site : ainsi les vendeurs non fiables ou ceux qui tentent de renchérir leurs billets quand ils sont sollicités par plusieurs acheteurs potentiels sont écartés du site (... sous réserve bien sûr que ces man-

quements à la Charte du site Trocdestrains soient signalés aux gestionnaires du site).

Cécile Gottry, 67 Mulhouse

TCSP : l'Etat trop passif

Malgré tous les discours du Grenelle de l'environnement, des villes importantes comme Bourges, Béziers et Troyes, et même de très grandes villes comme Toulon (600 000 habitants dans l'aire urbaine) ou Limoges (une capitale régionale de 270 000 habitants), ne disposent d'aucun transport en site propre. L'Etat aurait dû jouer plus vigoureusement son rôle d'incitateur.

Guy d'Arripe, AUTRA Bordeaux

Gouvernance des gares

Les voyageurs ont leur place dans les instances d'aménagement et de gestion des gares ; les consommateurs sont au moins autant concernés par la gouvernance des grandes gares que par celle des établissements publics de santé, or leurs représentants disposent de deux sièges dans les conseils de surveillance de ces établissements.

Marc Debrincat

Villes moyennes d'ortoirs

Il y a 15 ans, des maires ruraux ont vu leurs villages se repeupler. Des urbains y avaient trouvé un terrain bon marché et n'hésitaient pas à faire 50 km par jour pour aller travailler dans la ville voisine où ils avaient conservé leur emploi. Mais ce fut un cri de satisfaction général : «c'est la fin de l'exode rural !»

Un phénomène analogue se produit aujourd'hui à une échelle régionale.

Selon leurs élus, les villes moyennes ont un rôle de relais entre métropoles et territoires ruraux, et bénéficient aujourd'hui des nouvelles stratégies résidentielles (FNAUT Infos n°199). En réalité, elles deviennent le plus souvent des communes d'ortoirs pour les habitants qui travaillent à la métropole régionale. Et dans le même temps, des emplois migrent vers la métropole, y compris ceux des fonctionnaires maintenant qu'on «redéploie» la fonction publique.

Dans certaines villes, cette fonction de d'ortoir est très importante : à Albi, Castres, Montauban ou Auch pour Toulouse ; à Châtelleraut pour Poitiers ; à Issoire et Thiers pour Clermont-Ferrand ; à Villefranche et Vienne pour Lyon ; à Sens pour Paris ; et même à Toulon pour Marseille.

Faut-il se féliciter de ce nouveau déménagement du territoire, que seule une très forte hausse du prix des transports permettrait d'enrayer ?

Denis Wénisch, FNAUT Auvergne

Innovations

Il ne faut pas rester fermé par principe aux innovations : on peut opposer ainsi l'intérêt du Vélo à Assistance Electrique, qui élargit le créneau de pertinence du vélo, à celui du Segway, gadget coûteux pour manifestations branchées et touristes qui veulent se distinguer. Les améliorations ou variantes d'une technique connue ont souvent plus d'intérêt que les innovations qui restent sur des marchés de niche. Dans le transport public, il semble que l'essentiel de l'innovation utile aujourd'hui concerne la billettique, l'information, l'intermodalité.

Face au système spécifique proposé par un industriel, Bombardier (Nancy et Caen) ou Lohr (Clermont-Ferrand et bientôt la banlieue parisienne), les collectivités locales se trouvent pieds et poings liés et ne peuvent profiter des bienfaits de la concurrence dont bénéficie le tramway classique, qui est fabriqué par plusieurs industriels (Alstom, Bombardier, Siemens...), dont la gamme d'utilisation s'est élargie avec le tram-train et dont les coûts unitaires sont de plus en plus serrés.

Dominique Romann, 44 Saint-Herblain

Voiture volante

L'État (Délégation générale pour l'armement et ministère de l'Industrie) qui, comme on le sait, ne sait que faire de l'argent public vient d'accorder une subvention de 1 million d'euros à un ingénieur toulousain, Michel Aguilar, pour l'aider à mettre au point son prototype de voiture volante à décollage vertical : de petits thermoréacteurs incorporés dans les ailes soufflent sur un aileron mobile. La voiture volante utilisera des biocarburants à base d'algues. L'engin pourra s'élever à 2 500 m d'altitude et voler à une vitesse de 200 km/h avec une autonomie de 500 km. Elle coûtera 50 000 euros. A quand le permis de conduire tridimensionnel ?

BIEN DIT

✓ **Patrice Noailles**, chercheur et auteur de l'ouvrage « L'innovation, valeur, économie, gestion », éditions Eska : « l'effet de mode n'est pas une innovation. Il existe en fait deux catégories d'innovations : celle de rupture, qui définit un nouveau concept, comme la première locomotive à vapeur, ou le premier téléphone. Avec lui, on fait un saut considérable. Il existe aussi une innovation dite « incrémentale », c'est l'amélioration progressive du concept existant. Les voitures actuelles sont semblables à celles qui existaient il y a 50 ans, dans leurs grands principes. Mais elles n'ont cessé de s'améliorer ».

Anne Rialhe, gérante du bureau d'études AERE : « comment minimiser les risques liés à la production et à la consommation d'énergie ? Le scénario négaWatt (FNAUT Infos n°195) s'appuie sur des technologies prouvées économiquement et techniquement, en France et à l'étranger. Pour le transport et l'urbanisme, c'est d'abord notre imaginaire qu'il faut modifier, pour oser proposer un autre modèle de transport que la voiture individuelle, et un autre modèle d'habitat que le lotissement périphérique. La voiture individuelle ou la maison individuelle ne disparaîtront pas, mais la voiture retrouvera sa place pour certains déplacements en zone rurale, à certaines heures, et une offre de qualité de logement collectif permettra de partager des services et des espaces, de combiner logements et activités ».

Gilles Vervisch, philosophe (La Croix du 30-07-11) : « la voiture rompt notre relation à l'autre. Enfermés dans notre carcasse en ferraille, nous avons l'illusion de la liberté. Les autres ne sont plus que des plaques minéralogiques ou des marques de voitures : il va où ce 4x4 ? Il démarre le 75, oui ou non ? La voiture, c'est l'anti-lien social ».

Idées nouvelles

Suite à l'abandon du projet grenoblois de rocade nord (6 km), le Conseil général de l'Isère a lancé un appel à projets qui a stimulé l'imagination de nombreux ingénieurs à la retraite.

M. Louis Bernardi avance un nouveau projet de rocade nord en tunnel, deux fois plus long (12 km) que le précédent mais moins cher.

M. Olivier Belpalme propose des «téléphériques urbains» qui relierait Grenoble aux massifs montagneux de Belledonne, Chartreuse et Vercors «afin d'attirer les entreprises en altitude».

M. Pierre Goitré propose une innovation plus radicale, l'ORVI, «objet roulant véritablement innovant», double pont de dalles transparentes sur pilotis qui serait implanté dans le lit de l'Isère.

M. Alain Clerc présente l'autoroute électrique ou «ferry-road» : un concept de trolleybus aérien automatique sur pneumatiques, pouvant transporter à la fois des passagers, des voitures et des camions. Ce «système de transport unifié» pourrait contenir deux fois plus de véhicules au m2 que la voirie classique.

Un particulier suggère d'expérimenter à grande échelle tout ce qui existe pour voir ce qui marche ; une association, de supprimer la moitié des voitures ; une autre, de remplacer la rocade est-ouest par deux demi-rocades, ou par une tangentielle nord-sud.

Espace logistique urbain

Lyon Parc Auto (LPA) vient d'aménager une plateforme logistique au rez-de-chaussée du parc des Cordeliers, qui a accueilli auparavant un parking puis un supermarché. Les marchandises destinées au centre-ville seront acheminées par camion, tôt le matin, dans cet espace logistique, puis distribuées dans les magasins par une flottille de petits véhicules tels que des triporteurs électriques.

Selon François Gindre, directeur de LPA, « l'objectif est d'éviter que 15 camions pénètrent dans la Presqu'île pour livrer chacun un colis, stationnent en double file et polluent la ville ».

Rigueur

Tous les départements sont confrontés à une hausse continue des dépenses sociales. Le Conseil général du Loiret doit ainsi réduire ses investissements de 180 millions d'euros en 2011 à 120 en 2012 tout en augmentant les impôts. La voirie et le très haut débit sont les grands perdants.

Permis à points

✕ - **10 points à Alain Chatillon**, sénateur UMP de la Haute-Garonne. Il propose de doubler le périphérique de Toulouse pour le désengorger, en lui ajoutant un étage. « Cette solution coûterait beaucoup moins cher que s'il fallait exproprier. Il faut regarder loin, il vaut mieux avoir 10 ans d'avance que 15 de retard », affirme sans rire cet industriel qui dit « avoir beaucoup voyagé » (aux USA, sans doute). Une idée des années Pompidou, selon le PS ; une aberration passiste, pour les Verts.

✕ - **8 points à Jean-Paul Huchon**, président PS du Conseil régional d'Ile-de-France, un homme important dont le temps est précieux. Le 23 octobre 2011, ce chauffard a été flashé à plus de 170 km/h sur l'autoroute A13 près d'Evreux au volant d'une voiture de fonction, une luxueuse Saab de plus de 30 000 euros : son permis lui a été retiré, ce qui lui était déjà arrivé.

Train dangereux

Le roi Louis-Philippe fut dissuadé d'inaugurer la ligne Paris - Saint-Germain-en-Laye : il risquait des troubles du cerveau, des transpirations et une pleurésie. Il délégua la reine Marie-Amélie. Le voyage s'étant bien passé, les médecins préconisèrent alors le train pour soulager diverses maladies.

Seuls des hommes furent invités à l'inauguration de l'Orient Express en 1883, on leur recommanda de se munir d'un pistolet pour la traversée des Balkans (Jean-Paul Caracalla, Le petit roman des trains, Editions du Rocher).

Carburants « verts »

Selon Greenpeace, le biodiesel consommé en France contient 30% d'huile de soja et de palme importés d'Amérique du Sud, ce qui contribue à la déforestation et aux émissions de gaz à effet de serre : « la filière européenne biodiesel est plus néfaste pour le climat que la filière diesel fossile ; les fabricants d'agrocultures ne doivent plus être subventionnés ».



Recyclage automobile

Libéralisation ferroviaire en Italie

La région Emilie-Romagne exploite, à travers une SARL qui emploie 500 personnes et dont elle est actionnaire majoritaire, un réseau de 10 lignes (340 km) ayant des sections communes avec le réseau national, qui desservent Parme, Modène, Ferrare, Bologne et les nombreuses communes voisines. La région a renouvelé le matériel roulant et fait percer un tunnel de 3 km qui permet de connecter, à Modène, l'une de ses lignes au reste de son réseau.

Espagne : retour en arrière

Le 6 mars 2011, le gouvernement Zapatero a abaissé de 120 km/h à 110 la vitesse limite sur les autoroutes afin de réduire la facture pétrolière (elle croît de 6 milliards d'euros quand le prix du baril augmente de 10 dollars). Dès le 1er juillet, la mesure, critiquée par 69% des automobilistes, a été abandonnée malgré une baisse de 5% de la consommation de carburants, soit une économie de 450 millions d'euros, et une dépense de 230 millions pour modifier la signalisation autoroutière.

Révolution ?

Jean-Louis Borloo, ancien ministre de l'Écologie : « dans tous les domaines couverts par le Grenelle de l'Environnement, bâtiment, transports publics ou énergies renouvelables, la révolution est en marche, les mutations en cours sont considérables » (La Croix).

Alsace

● L'Association pour la Promotion du chemin de fer Colmar-Metzeral (APCM) et l'association Vallée de Munster Développement proposent de construire un train à crémaillère reliant Munster aux crêtes vosgiennes sur le modèle du tramway à crémaillère en cours de construction au Puy-de-Dôme à l'initiative du Conseil général. Cet investissement, couplé à la réouverture de la ligne Colmar-Fribourg dont l'APCM fait la promotion, favoriserait un tourisme régional respectueux de l'environnement.

Champagne-Ardenne

● L'ACCUS de Châlons-en-Champagne a obtenu le maintien de quelques TER Paris-Châlons en heures de pointe pendant les travaux entrepris par RFF sur la ligne de la vallée de la Marne au cours de l'été 2011.

Ile-de-France

● L'AUT Ile-de-France a réitéré ses critiques du principe tarifaire de la "zone unique". Selon son secrétaire général Marc Pélissier : « le zonage concentrique est à revoir, mais le tarif unique n'est pas une réponse adéquate, mieux vaut étudier une tarification en bassins de vie et faire aboutir les propositions de longue date de l'AUT comme le complément de parcours, l'abonnement glissant de date à date ou le ticket famille, laissées de côté au motif que la zone unique va régler tous les problèmes des usagers ».

● À l'occasion de l'ouverture du commissariat central des gares parisiennes, l'AUT Ile de France a été invitée à participer à une table-ronde sur la sécurité dans les transports organisée par le ministre de l'Intérieur.

Pays de la Loire

● L'Association Nantaise Déplacements Environnement et la FNAUT Pays de la Loire ont organisé un dîner-débat sur la mobilité des seniors, animé par Jean-Bernard Lugadet. Un débat sur le même thème a également été organisé à Saumur.

● Comme le réclamait la FNAUT Mayenne depuis deux ans, la gare routière de Laval a été repositionnée près de la gare SNCF. Elle avait été « reléguée dans un no man's land sinistre de hangars désaffectés qui donnait une image détestable du transport public ».

Poitou-Charentes

● Suite à la suppression de la ligne de cars inter-départementale Angoulême-La Rochelle, peu fréquentée, des usagers se sont retrouvés "en radé" : grâce à l'intervention d'Henriette Trimoulinard, présidente de la FNAUT Poitou-Charentes, une solution de type transport à la demande a été mise en place à leur intention.

Provence-Alpes Côte d'Azur

● La FNAUT PACA a réclamé à la communauté urbaine de Marseille Provence-Métropole le retour du trolleybus sur les lignes encore électrifiées (54, 55, 57, 61, 80, 81) : énergie électrique moins chère que le gazole, démarrages rapides, récupération d'énergie au freinage, ni bruit ni pollution de l'air, longue durée de vie et entretien économique.

● Le Groupe d'étude pour les Chemins de Fer de Provence (GECF) a participé activement au festival du livre du Haut Verdon, qui s'est tenu à la gare de Thorame-Haute dans le cadre des 100 ans de la ligne Nice - Digne. Il a diffusé le livre de José Banaudo, « Pierre Ferrié bâtisseur du rail », et divers documents historiques sur la ligne Nice-Digne.

● L'association Toulon-Var-déplacements participe au débat sur la traversée de Toulon par la future ligne à grande vitesse. Elle défend l'hypothèse d'une utilisation de la gare actuelle aménagée et agrandie comme gare TGV, avec arrivée et sortie en tunnel au nord de la ville.

Rhône-Alpes

● L'ADTC-Savoie regrette la capacité insuffisante du service routier de substitution mis en place au cours de l'été 2011 à l'occasion des travaux d'électrification de la ligne Chambéry-Grenoble. Elle regrette aussi que la modernisation de la ligne se fasse au rabais : la vitesse restera limitée à 140 km/h, le raccordement de Montmélan sera laissé en l'état.

● L'ADTC-Savoie dénonce aussi l'absence de trains pendant les travaux effectués sur la ligne de la Tarentaise, en pleine saison estivale et sans cars de remplacement.

Interrégional

● Les FNAUT Pays de la Loire, Centre et Auvergne proposent la création de relations directes Nantes - Clermont-Ferrand dès la fin de l'électrification de la transversale Nantes-Lyon entre Bourges et Saincaize : l'itinéraire sera alors entièrement électrifié. Les relations actuelles, très lentes, exigent en effet, pour la plupart, deux correspondances, à Moulins ou Nevers et à Saint-Pierre-des-Corps ou Tours, qui découragent les voyageurs.

● L'AUT 85, l'APNB, la CGT et l'INDECOSA ont présenté un projet de relance de la ligne Bordeaux-Nantes comprenant une desserte périurbaine La Rochelle-Marans et une desserte inter-cités La Rochelle - La Roche-sur-Yon - Nantes (8 allers-retour quotidiens en 2h maximum).

Activités de la FNAUT

La FNAUT a le regret d'annoncer le décès récent de Michel Zonca.

Militant déterminé et infatigable, membre du Conseil national de la FNAUT et pilote de son réseau Fret, secrétaire de la FNAUT Lorraine, il avait organisé le dernier congrès de la FNAUT à Nancy.

● François Jeannin et Marc Debrincat ont rencontré la direction de Lyria, qui exploite les TGV France-Suisse.

● Jean Sivardière est intervenu lors d'un séminaire sur le projet de VFCEA (Voie Ferrée Centre Europe Atlantique reliant Chagny à Nevers) organisé à Dijon par le Conseil régional de Bourgogne, et lors d'un débat public sur le projet POCL à Moulins.

● Jean-François Troin est intervenu sur le thème des « perdants du TGV » à Caen dans le cadre du débat public sur la ligne nouvelle Paris-Normandie.

● Une plainte commune contre X a été déposée par l'association Respire et la FNAUT, avec le soutien de Greenpeace, concernant des publicités automobiles pour Ford omettant les informations obligatoires sur la consommation de carburant et l'émission de CO2.

● Jean Sivardière a rencontré Emmanuel Berthier, délégué interministériel à l'aménagement du territoire (DATAR), au sujet des dessertes par autocar et train (TER, TET, TGV).

● Gilles Laurent a participé à une réunion de travail sur les transports de proximité organisée par Keolis.

● Jean Sivardière est intervenu lors de la 18ème rencontre parlementaire sur les transports organisée à Paris par le député Hervé Mariton.

● Jean Lenoir et Jean Sivardière ont été auditionnés par le Conseil Economique, Social et Environnemental d'une part sur l'ouverture du TER à la concurrence, d'autre part sur le projet de SNIT.

● Marc Debrincat a rencontré Albert Alday, directeur de la société Thello qui exploite le train de nuit Paris-Venise.

● Jean Lenoir a présenté le point de vue de la FNAUT sur la tarification sociale des transports urbains lors d'un colloque organisé à Lyon par le CERTU.

● Maurice Abeille est intervenu lors d'une journée de formation de l'ENPC sur le rôle des usagers auprès des autorités organisatrices de transport.

fnaut infos- Bulletin mensuel d'information

Directeur de publication : Jean Sivardière
CPPAP n° 0913 G 88319 - Dépôt légal n° 201
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, M° Pernety

tél. : 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

Chronique de l'aéroport

On sait que Nantes a obtenu, en 2010, le prix « capitale verte européenne », malgré le saccage de 2 000 hectares de terres agricoles à Notre-Dame-des-Landes, comme l'observe Dominique Fresneau, porte-parole de l'ACI-PA. Mais ne nous inquiétons pas.

Verdissement

● Nicolas Notebaert, président de la Société des aéroports du Grand Ouest : « le nouvel aéroport aura un faible bilan carbone grâce à ses bâtiments écoproformants et à sa double piste qui réduira le temps de roulement des avions au sol ». Pour le député EELV François de Rugy, ce bilan serait en fait catastrophique : un aéroport éloigné de la ville, 7 000 places de parking ; une hausse vraisemblable du trafic aérien.

Projet inutile

● Thierry Masson, porte-parole d'un collectif de 80 pilotes de lignes opposés à l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes : « l'aéroport actuel de Nantes ne présente aucun problème de sécurité ; partout en Europe, de Lisbonne à Berlin, on a stoppé des projets d'aéroports, on ne réalise plus que des aménagements d'aéroports existants ».

Mégalomanie

● Philippe Grosvalet, président PS du Conseil général de Loire-Atlantique : « l'aéroport se fera, c'est irréversible ; il s'agit d'un vrai projet de développement durable, du rayonnement international du Grand Ouest ; les hommes ont besoin de rencontrer d'autres hommes sur la planète et l'avion est pour longtemps un moyen incontournable de déplacement ».

● Jean-François Gendron, président de la CCI de Nantes : « nous avons besoin d'un équipement aéroportuaire digne de ce nom pour faire de Nantes une métropole à minima européenne, voire plus ». Nantes capitale du monde ?

Excellent principe

● Jean-Marc Ayrault, député-maire PS de Nantes : « il faut maîtriser la dépense publique. Pour chaque dépense importante, il faut une évaluation pour voir si elle est utile économiquement et socialement ». Un excellent principe, à appliquer d'urgence au projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes, d'un coût de 140 millions pour l'Etat et 115 pour les collectivités territoriales ! L'endettement, c'est faire des dépenses inutiles avec de l'argent qu'on a pas.

Comparaison osée

● Jean-Marc Ayrault, à court d'arguments rationnels, ose comparer les opposants à son « Ayraultport » à ceux qui s'opposaient au projet de tramway au début des années 1980. Minable !

Mobilité durable

« Innover pour servir la mobilité durable » : ce petit livre de Dominique Gauthier, directeur chez Transdev, contient de nombreuses réflexions intéressantes.

● Il faut recréer de la densité et de la mixité urbaines le long des lignes structurantes de TCSP et à leurs extrémités. A Montpellier, une ligne de tramway a été prolongée en 2009 jusqu'au cœur d'un nouveau centre commercial et de loisirs, où elle rejoint un parking-relais. Ce choix d'aménagement, inédit en France, contribue à renouer le lien entre le centre-ville et les frontières urbaines, et à contenir l'usage de la voiture.

● Les zones rurales ou rurbaines d'habitat diffus sont caractérisées par un accès difficile des populations aux équipements, services et marchés. En raison de la dispersion humaine et de l'hétérogénéité des besoins, les lignes régulières sont souvent inadaptées. Le transport à la demande (TAD) permet de répondre à une demande de mobilité complexe et fluctuante (desserte de proximité et rabattement sur les lignes ferroviaires, routières et urbaines).

Le modèle classique du transport public connaît avec le TAD un double renversement : c'est la demande qui fait l'offre et non plus le contraire, l'offre se construit presque en temps réel ; et d'autre part on organise un service de transport individualisé à l'aide de bus, minibus, taxis collectifs conçus pour une utilisation collective, selon un schéma inverse de celui de la voiture partagée (où des véhicules individuels sont utilisés collectivement).

● Si l'automobile est un problème de société, c'est moins en raison de sa nature de transport individuel que du fait de la privatisation de son usage.

● Les usagers jugent l'offre de mobilité à l'aune de la qualité auxquels les ont habitués les constructeurs automobiles ou les fournisseurs de services informatiques ou de télécommunication, qui proposent un très haut niveau de choix et de confort d'utilisation.

● L'innovation permet des sauts qualitatifs qui changent la vie des voyageurs et leur vision des transports. Le défi consiste à s'adapter aux aspirations des générations nées avec les nouvelles technologies sans pour autant oublier le reste de la population.

Les voyageurs ne nous demandent pas d'avoir dix ans d'avance, ils veulent voyager mieux. La qualité de l'exploitation quotidienne constitue un pré-requis sans lequel les services supplémentaires innovants perdent leur pertinence. La technologie a ses limites : la satisfaction des voyageurs requiert avant tout des services humanisés.

Voiture électrique : les illusions de l'UFC

Dans un texte étonnant publié le 28 juin dernier, l'UFC-Que Choisir vante sans nuances les mérites de la voiture électrique : « elle va libérer les centres-villes de ces "pollueurs" de moteurs thermiques et sauver la planète ; elle permet de rouler propre et pour pas cher : environ 100 km au prix imbattable de 1 euro, sur la base d'un kilowattheure à 8 centimes en heures creuses ». L'UFC s'inquiète cependant.

« Si en effet, en 2020, 1,5 million de véhicules électriques circulent en France, l'Etat perdra 1,2 milliard d'euros de TIPP. Or celle-ci a été "discrètement" transformée en TICPE (taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques). Un système permettant bientôt de mesurer la quantité d'électricité consommée lors la recharge d'une batterie donnée, l'Etat pourra à l'avenir taxer aussi la voiture électrique qui, déjà chère à l'achat, deviendra alors chère à l'usage ».

Ainsi, pour l'UFC, la voiture électrique ne pose aucun problème : elle est propre et adaptée à la ville, la recharge des batteries s'effectuera en heures creuses, mais l'Etat, dénué de toute conscience écologique, s'apprête à taxer les vertueux citoyens qui rouleront à l'électricité produite, comme chacun sait, sans la moindre pollution (voir l'analyse plus sérieuse de Bruno Cordier dans FNAUT Infos n°198).

Jean Sivardière ■

Bio- ou agro-carburants ?

Le développement de la culture de la canne à sucre en vue de sa transformation en éthanol, en Amérique Latine notamment, se fait au détriment des cultures vivrières paysannes et aggrave les problèmes alimentaires de ces pays.

Jacques Muller, agronome de formation, sénateur Vert de 2007 à 2010, a échoué en 2009, malgré le soutien officiel du gouvernement, à faire admettre, via un amendement à l'article 18 du projet de loi Grenelle 1, que le terme « agro-carburants » devait remplacer le terme « biocarburants », pour cesser de tromper l'opinion sur la vraie nature de ces carburants qui n'ont strictement rien à voir avec l'agriculture biologique.

Le lobby agricole français s'est alors déployé auprès des parlementaires pour empêcher l'interdiction du terme « biocarburants » ; un sénateur, ardent défenseur du terme biocarburant, se trouve d'ailleurs être l'un des plus gros céréaliers de la Beauce. A court d'arguments, la Commission des Affaires économiques du Sénat a fini par utiliser la procédure de vote des absents pour bloquer cet amendement tabou.

Cécile Gottry, 68 Mulhouse ■

La FNAUT constate que la réorganisation des horaires qui va intervenir le 11 décembre est une nécessité imposée par trois objectifs qu'elle approuve :

- **la mise en service de la LGV Rhin-Rhône** qui va permettre d'accélérer des relations Paris-province mais aussi, c'est une innovation que la FNAUT a contribué à faire émerger, de créer des relations province-province ne transitant pas par la région parisienne ;
- **les travaux de régénération des infrastructures** rendus indispensables par l'incurie des pouvoirs publics de droite et de gauche qui ont négligé l'entretien et la modernisation du réseau classique pendant 25 ans ;
- enfin (voir FNAUT Infos n°197) **la préparation du cadencement** destiné à augmenter la capacité du réseau pour pouvoir améliorer les fréquences des dessertes. **Le cadencement est un succès dans les pays voisins** et aurait dû être mis en œuvre en France depuis longtemps par la SNCF.

Rappelons qu'en Suisse, la mise en place du cadencement s'est faite par étapes, au fur et à mesure de la modernisation des infrastructures, et s'est accompagnée d'une hausse de la fréquence des trains : « des trains plus rapides, plus fréquents, plus directs et plus confortables », c'est ce que pouvaient annoncer les CFF en 2004 lors de l'introduction de la phase 2 du cadencement, dans le cadre du plan Rail 2000. Quel contraste avec les déclarations alarmistes de la SNCF aujourd'hui, confrontée à l'attribution tardive des sillons horaires par RFF...

La réorganisation, très complexe, des horaires a nécessité trois ans de travail de RFF, de la SNCF et des autorités organisatrices (régions pour les TER, Etat pour les Trains d'Equilibre du Territoire), et notamment de délicats arbitrages entre les trains de fret et les trains de voyageurs. **Mais la concertation avec les régions et les associations - peut être due à la précipitation - a été insuffisante. Il est impératif qu'elle se poursuive** dans le cadre des comités de lignes ou d'étoile en régions ou grâce à la médiation, demandée par la FNAUT dès le mois de juillet et mise en place bien tardivement par l'Etat.

Des difficultés graves - aux origines diverses et souvent non justifiées par RFF ou la SNCF - apparaissent en effet avec les nouveaux horaires : inadaptation aux déplacements domicile-travail, suppressions de trains et d'arrêts, allongements de temps de parcours, correspondances plus difficiles. Nos associations locales sont déjà

intervenues pour obtenir des correctifs aux situations les plus difficiles. Elles continueront leurs démarches en 2012.

Il est impératif de veiller à la qualité de l'information. Dans le cas de travaux bloquant la circulation, leur date de fin prévue doit être obligatoirement annoncée au préalable ainsi que la consistance du nouveau service envisagé.

La FNAUT veillera à l'amélioration des fréquences de toutes les catégories de trains, sans laquelle le cadencement se résumerait à une régression des services, **et à ce que les voyageurs puissent bénéficier dans certains cas de mesures commerciales spécifiques**, par exemple la possibilité de prendre sans surcoût un TGV sur un sillon qui ne serait plus couvert par un TER.

Outre celle des associations de la FNAUT, la réforme des horaires SNCF a provoqué la mobilisation de divers comités et collectifs d'usagers dont certains se sont regroupés sous le nom de Coordination nationale des usagers du train (CNU) sous l'impulsion, en particulier, de l'AVUC, Association des Voyageurs et usagers du Train, basée au Mans. La FNAUT ne s'est pas associée à cette initiative. Elle estime en effet que les objectifs de la réforme des horaires ne sont pas critiquables.

Les travaux sur le réseau vont certes créer, pendant plusieurs années, une situation difficile pour les voyageurs. Ils pourraient être organisés différemment (dans certains cas, une coupure de la ligne ne s'impose pas). Mais il aurait été stupide de ralentir leur rythme car bien des lignes, menacées dans leur pérennité, sont dans un état critique.

La grève de présentation des billets organisée par la CNU ne correspond pas à la démarche de la FNAUT qui privilégie le dialogue avec ses interlocuteurs et tient à rester dans la légalité.

Un autre regroupement national a vu le jour récemment. Il s'agit de la Convergence nationale des collectifs pour un service public ferroviaire de qualité, dénommée dorénavant Convergence Nationale Rail (CNR). La CNR s'est constituée, en particulier, en réaction à la politique fret de la SNCF et à la perspective d'une libéralisation du secteur ferroviaire. Elle regroupe des associations, des collectifs et des syndicats de cheminots. Elle est animée par des responsables de la CGT cheminots et du PCF tels que Didier Le Reste. Tout en partageant certains de ses objectifs, la FNAUT, soucieuse de son indépendance politique, ne s'estime pas concernée par la création de la CNR.

Dernière minute : Un big bug qui a fait pschitt

A l'occasion du passage à l'horaire 2011, les animateurs de certains comités d'usagers du train ont mis de l'huile sur le feu pour capter l'attention des médias, n'hésitant pas à prédire « le chaos », à affirmer que « 500 000 voyageurs seraient lourdement pénalisés » et à dénigrer publiquement la FNAUT (qualifiée de « bras armé de la SNCF ») et ses responsables.

Face aux difficultés prévisibles qu'elle n'a pas cherché à minimiser, la FNAUT a évité toute surenchère protestataire. Elle a constaté que le basculement a été une double réussite :

- malgré sa complexité et son ampleur, il s'est effectué sans incident notable, de même que l'ouverture de la LGV Rhin-Rhône, ce qui a confirmé la compétence technique de la SNCF et de RFF et l'implication de leurs agents ;
- le nouvel horaire semble convenir à une majorité des 4 millions de voyageurs qui utilisent quotidiennement le train. Contrairement à des affirmations simplistes, le lancement du train de nuit Paris-Milan-Venise par l'opérateur privé Thello n'a apporté aucune perturbation : ce train ne fait que remplacer le train préexistant exploité par la SNCF et Trenitalia qui ont rompu leur alliance.

La réorganisation des horaires est un bon point de départ : elle va faciliter les nombreux travaux indispensables sur le réseau ferré, et permettre de généraliser le cadencement des trains, introduit par RFF, mis en œuvre par les régions et très apprécié de voyageurs (horaire plus lisible, exploitation plus fiable).

On ne peut oublier cependant que de nombreux voyageurs ont été pénalisés et sont confrontés à de sérieuses difficultés sur diverses lignes régionales et interrégionales (Bordeaux-Marseille, Tours-Lyon, Strasbourg-Lyon).

La FNAUT attend donc des décideurs, RFF, SNCF et autorités organisatrices de transports (Etat pour les trains TET, Régions pour les TER) :

- des adaptations rapides de l'horaire permettant d'atténuer ces difficultés ;
- le renforcement des fréquences des trains afin que la mise en ordre des sillons horaires, qui augmente la capacité du réseau, puisse être valorisée ;
- une concertation, plus en amont et plus sérieuse, avec les usagers et leurs associations pour la préparation de l'horaire annuel 2013.

A noter que, confrontés aux difficultés d'acheminement de leurs élèves, plusieurs établissements d'enseignement ont trouvé une parade intelligente en modifiant les horaires des cours.

Jean Sivardière ■

ELECTION PRÉSIDENTIELLE : LA FNAUT A PRÉSENTÉ SA CHARTE DES TRANSPORTS

Inéluctable ? Irréversible ? Indispensable ?

Ces adjectifs "magiques" sont volontiers employés dans les considérations prospectives, mais il faut s'en méfier.

Dans les années 1960, le train devait peu à peu s'effacer au profit de l'avion et de la route, c'était inéluctable, et les lignes dites secondaires disparaître de manière irréversible. Les autoroutes étaient indispensables. Le TGV et, plus récemment, le TER ont changé la donne.

La disparition du tramway était, elle aussi, irréversible... avant son retour spectaculaire dans vingt villes françaises. Quant au vélo, tout juste bon pour les pauvres et quelques originaux, c'était une survivance du passé vouée elle aussi à la disparition en ville : il renaît de manière inattendue.

Aujourd'hui, selon certains "experts", 5 000 km de lignes régionales sont condamnés et les cars express capteront le trafic intercity, c'est inéluctable. Le fret ferroviaire va s'effondrer, c'est irréversible : au sein même de la SNCF, certains évoquaient récemment à demi-mots le chiffre de 15 milliards de tonnes.km d'ici 18 mois et sa disparition dans 5 ans.

Ne nous laissons pas impressionner par «l'inéluctable», «l'irréversible» et «l'indispensable». Il y a dix ans, la construction d'un 3ème aéroport parisien était, de l'avis du Premier ministre de l'époque, «inéluctable» ; on n'en parle plus aujourd'hui. Les fermetures de lignes dites secondaires étaient «irréversibles» ; la réouverture de la ligne Cannes-Grasse est un succès. Le canal Rhin-Rhône était indispensable aux yeux du général de Gaulle et de tous ses successeurs : il a suffi d'un arrangement politique, en 1997, pour l'éliminer (mais certains élus locaux, l'estimant toujours indispensable, veulent le ressusciter).

Ainsi l'avenir n'est pas écrit et il faut se méfier des slogans superficiels. La FNAUT plaide pour une approche rationnelle prenant en compte tous les enjeux sociaux, économiques (pétrole) et environnementaux (cadre de vie, climat), sans a priori technique ou idéologique, sans faiblesse devant les lobbies et certains "experts" incapables d'imaginer autre chose qu'une politique au fil de l'eau. Commençons par regarder ce que font nos voisins européens.

Jean Sivardière ■



Photo : Rama - Wikipedia

Le secteur des transports a un impact déterminant sur la vie quotidienne, l'économie et l'environnement, il est devenu une préoccupation majeure des Français. Mais, paradoxalement, les candidats à la prochaine élection présidentielle s'expriment peu, ou restent silencieux, sur ce thème stratégique alors que celui du logement, d'une importance comparable, est fréquemment abordé en détail. La FNAUT leur a donc soumis sa Charte des transports, qui résume ses analyses et ses propositions concernant les infrastructures de transport, la fiscalité, la réglementation et la gouvernance du secteur des transports. Elle a par ailleurs analysé les programmes des candidats : à de rares exceptions près, ils sont très décevants et parfois même inquiétants.

Une lacune déconcertante

Alors que le thème du logement fait souvent l'objet d'un chapitre copieux des programmes des candidats, le thème des transports est quasiment absent de la présente campagne électorale. Pour la plupart (mais on trouve quelques exceptions : Jean-Luc Mélenchon, Eva Joly, Corinne Lepage), les candidats ne s'intéressent pas aux transports ou, s'ils évoquent ce sujet pourtant stratégique, ils le font en quelques lignes et en termes très généraux, et ne s'engagent sur aucune mesure spécifique, technique ou financière ; certains sujets tels que la sécurité routière sont ignorés (sauf par les candidates écologistes). Aucun d'eux n'a d'ailleurs consulté la FNAUT lors de l'élaboration de son programme.

Cette observation, paradoxale et inquiétante, a incité la FNAUT à intervenir auprès des candidats.

• Au lieu de les interroger sur leurs intentions, comme elle l'avait fait lors des précédentes campagnes électorales, elle

leur a soumis une « Charte des transports », qui résume ses analyses et ses propositions pour une nouvelle politique des transports, afin de recueillir leurs réactions et les amener à préciser leurs choix.

• Parallèlement, dans l'attente de leur réponse, elle a étudié leurs publications et leurs déclarations publiques spontanées, dont on trouvera ci-dessous une analyse (ce sont les positions des candidats eux-mêmes qui ont été prises en compte, non celles des partis auxquels ils appartiennent ; leur programme contient rarement un chapitre transport, ce qui en rend la lecture difficile).

• Un bilan de l'action de Nicolas Sarkozy a été présenté dans FNAUT Infos n°201, nous y revenons brièvement page 3.

La FNAUT rappelle qu'elle est rigoureusement indépendante politiquement, et que ses commentaires ne concernent que les choix des candidats dans le domaine des transports et de l'aménagement du territoire.

Un triple objectif

L'expérience a largement démontré que la voiture (surtout en milieu urbain), le camion (surtout sur la longue distance) et l'avion (surtout sur la courte distance) occupent aujourd'hui une place excessive qui doit être impérativement réduite au bénéfice :

- du vélo, du transport urbain, de l'auto-car, du Transilien et du TER pour les déplacements quotidiens de proximité ;
- du TGV et du train Intercités pour les déplacements plus occasionnels à moyenne et longue distance ;
- du rail et de la voie d'eau pour le transport du fret.

Trois principes directeurs

Dans cette perspective, la FNAUT propose trois principes de base :

- chaque mode de transport a un rôle à jouer mais il doit être cantonné à son domaine de pertinence, défini à partir de ses caractéristiques techniques (capacité, sécurité), économiques et environnementales (nuisances, émissions de gaz à effet de serre) ;
- chaque mode de transport doit assumer les coûts externes qu'il génère à travers sa tarification ; le produit de chaque écoredevance doit être affecté de manière précise, transparente, rationnelle et pédagogique ;
- l'aménagement du territoire et la politique industrielle doivent limiter le besoin de mobilité (densification urbaine, revitalisation des villes moyennes, relocalisation des activités).

Les moyens d'une politique nouvelle

Une politique des transports efficace et conforme aux objectifs du développement soutenable passe par une profonde révision du choix des infrastructures nouvelles (remise en chantier du SNIT, en réalité encore trop axé sur la route) ; de la fiscalité et des financements ; de la réglementation et de la gouvernance.

Les infrastructures nouvelles

Abandon de l'essentiel des projets autoroutiers ou de type autoroutier.

Abandon des projets aéroportuaires (Notre-Dame-des-Landes).

Abandon des canaux à grand gabarit (Seine-Nord et Saône-Moselle).

Accélération des investissements de TCSP urbains, des aménagements cyclables (urbains et touristiques) et de l'adaptation des transports urbains aux personnes handicapées.

Régénération, modernisation et maillage du réseau ferré classique.

Hiérarchisation des projets de LGV (abandon du projet Poitiers-Limoges).

Investissements européens : lignes transfrontalières et internationales, autoroutes ferroviaires et maritimes.

La fiscalité

Diminution du niveau du barème fiscal kilométrique car il surestime les coûts d'usage de la voiture.

Taxation du kérosène consommé par les avions en trafic intérieur.

Introduction d'une écoredevance sur le billet d'avion pour financer les LGV.

Hausse des taxes autoroutières pour financer l'exploitation des trains Intercités.

Mise en place rapide de l'écoredevance poids lourds pour financer le fret ferroviaire et fluvial.

Arrêt de la baisse du taux de la fiscalité des carburants automobiles.

Suppression des subventions aux agrocarburants de première génération.

Extension du versement transport des entreprises à l'ensemble du territoire et aux petites entreprises.

Retour de la TVA à 5,5% pour les transports publics.

La réglementation

Approfondissement du Code de la Rue sur le modèle belge.

Réduction de 10 km/h de la vitesse maximale autorisée sur route et autoroute pour réduire la consommation de pétrole et améliorer la sécurité.

Maintien des sanctions pour les petites infractions au Code de la route.

Normes environnementales plus sévères (émissions de gaz à effet de serre par les véhicules).

Affichage obligatoire du bilan carbone de toutes les prestations de transport.

La gouvernance

Poursuite de la décentralisation (stationnement urbain, possibilité d'expérimenter le péage urbain dans toutes les villes, autorisation d'augmenter la part régionale de la TIPP).

Répartition des compétences transport des départements entre agglomérations et régions.

Définition d'une politique ferroviaire ambitieuse, bien adaptée aux besoins des voyageurs et des chargeurs, puis simplification de la gouvernance du système ferroviaire.

Ouverture du rail à la concurrence dans le cadre d'une délégation de service public (pour les TER et trains Intercités) avec guichet unique pour le voyageur et maintien de la tarification sociale ; soutien aux opérateurs ferroviaires de proximité (fret).

Des enjeux fondamentaux

L'organisation de la mobilité des personnes et des marchandises conditionne de nombreux éléments de la vie collective ou interagit avec eux :

- la facilité et la sécurité des déplacements quotidiens et occasionnels ;
- la consommation des ménages ;
- la qualité du cadre de vie quotidien et la santé publique ;
- le fonctionnement des entreprises ;
- l'équilibre de notre balance commerciale (importations de pétrole) ;
- le logement, l'urbanisme et l'aménagement du territoire ;
- le réchauffement climatique (le transport en est le premier contributeur, et celui dont la croissance est la plus forte).

Un état des lieux inquiétant

Malgré certaines évolutions positives, force est de constater que la situation n'est pas favorable :

- la mobilité des piétons et cyclistes reste entravée par un trafic routier omniprésent ;
- la mobilité des personnes handicapées s'améliore bien trop lentement ;
- le nombre et la gravité des accidents routiers se maintiennent à un niveau inadmissible malgré des progrès récents ;
- faute d'investissements réalisés à temps, le système de transport collectif (grandes agglomérations, ferroviaire) est saturé et les infrastructures se sont souvent fortement dégradées ;
- de vastes zones sont mal desservies (petites villes, zones rurales et périurbaines) ; l'accès à l'emploi, aux établissements d'enseignement, aux services de santé est difficile pour une part notable de la population ;
- de nombreux services ferroviaires sont sérieusement menacés (TER, Intercités et même TGV) ;
- les entreprises souffrent de la congestion des réseaux routiers et des transports publics (déplacements des salariés, approvisionnement et livraisons) ;
- le fret ferroviaire a diminué de moitié depuis 2000 (alors qu'il a augmenté de 50% en Allemagne) ;
- l'étalement urbain (lié à la pénurie de logement social) et la métropolisation se sont poursuivis ;
- la pollution de l'air par l'automobile, le camion et l'avion détériore le cadre de vie et la santé publique ;
- la segmentation et l'artificialisation du territoire n'ont pas été enrayerées ;
- la dépendance pétrolière n'a pas été maîtrisée et le réchauffement climatique s'est accentué.

Le bilan de l'action de l'actuel président (FNAUT Infos n°201) a été établi avec prudence car les jugements immédiats sont dangereux : les effets de certaines décisions ne sont perceptibles qu'à la longue. Qui prévoyait les transformations profondes induites par l'introduction des Plans de déplacements urbains par Corinne Lepage ? L'impact des dispositions de la loi Grenelle 2 est encore difficile à apprécier (et de nombreux décrets d'application restent à prendre).

Le Grenelle de l'environnement a suscité beaucoup d'espoirs, puis de la satisfaction (la relance des TCSP urbains, des LGV et de la régénération du réseau ferré classique, laissé à l'abandon par les gouvernements précédents de droite et de gauche), enfin de sérieuses déceptions, en particulier à la suite de l'abandon de la taxe carbone, une mesure pourtant très sérieusement édulcorée par rapport aux préconisations de la commission Rocard.

Cet abandon a été suivi d'un revirement très net (mars 2010) : « l'environnement, ça commence à bien faire ». Le troisième appel à projets prévu pour les TCSP n'a pas été lancé ; l'A831, l'A45 et bien d'autres investissements routiers ont été confirmés ; les subventions à RFF ont baissé malgré la hausse des péages (il manque au moins un milliard d'euros par an pour que le système ferroviaire puisse fonctionner correctement) ; le projet de LGV Poitiers-Limoges (pourtant le premier à éliminer) a été confirmé récemment.

Et certaines déclarations du Chef de l'Etat en disent long : « passer du tout autoroute ou du tout route à l'excès inverse de l'interdiction de tout projet, c'est condamner des départements et des territoires à une mort qui ne correspond en rien à leur avenir ».

La perspective d'une réélection de Nicolas Sarkozy suscite donc bien des réserves : tout ne pouvait pas changer en cinq ans, mais le bilan global est décevant car les décisions ont trop manqué d'ampleur et de cohérence. Cependant - toujours uniquement en ce qui concerne les transports et l'environnement - on peut en dire autant des déclarations de François Hollande, et sa promesse d'ouvrir une « conférence environnementale » laisse à penser qu'il n'a pas de projet précis en ce domaine. Il est clair que, quelle que soit l'issue de la campagne présidentielle, la FNAUT aura du pain sur la planche et devra rester mobilisée avec ses associations et ses partenaires - à moins qu'une brutale hausse du prix du pétrole n'oblige les pouvoirs publics à prendre enfin les mesures que nous réclamons.

LES PROMESSES DES CANDIDATS

François Hollande

Le programme du candidat socialiste relatif au transport est d'une pauvreté déconcertante, alors que le transport est d'une importance tout aussi cruciale que le logement qui, lui, fait l'objet de nombreuses propositions. Seul l'engagement n°28 (sur 60) concerne le transport : « je relancerai la politique des transports pour lutter contre la fracture territoriale qui exclut une partie des habitants de l'accès aux emplois et aux services publics. Ma priorité sera d'apporter, tant en Ile-de-France que dans les autres régions, une réponse à la qualité de service des trains du quotidien ainsi qu'à la déserte des territoires enclavés ». L'intention est évidemment judicieuse, cependant les moyens techniques et surtout financiers n'en sont pas précisés.

L'engagement n°54 relatif à une nouvelle étape de décentralisation va lui aussi dans le bon sens : abrogation de la création du conseiller territorial, clarification des compétences des collectivités, garantie du niveau des dotations de l'Etat à leur niveau actuel, péréquation de leurs ressources.

Mais le candidat est favorable à la LGV Poitiers-Limoges, un projet mal conçu, et refuse tout abandon de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes et des projets autoroutiers en cours.

Sa prise de position en faveur de la TIPP flottante, mesure inefficace, ruineuse pour l'Etat, antiécologique et antisociale, est affligeante et irresponsable (voir page 4) et jette elle aussi un doute sérieux sur sa volonté de réformer le secteur des transports.

Marine Le Pen

Contrairement au logement, le transport ne fait pas l'objet d'un chapitre spécifique de son programme. La candidate du FN estime que « l'Etat doit retrouver la capacité d'une définition stratégique de la politique des services publics et de l'aménagement du territoire ». Comment ne pas l'approuver ? Mais elle est opposée à la décentralisation et souhaite un retour en arrière : elle préconise que la responsabilité des transports régionaux soit transférée à l'Etat et que les tarifs des transports de proximité soient plafonnés par l'Etat ; elle est hostile à l'ouverture du rail à la concurrence « afin d'éviter la fermeture des lignes non rentables ». Cette vision étatiste est contraire à la philosophie de la FNAUT, pour laquelle la décentralisation et l'expérimentation sont les conditions indispensables d'une bonne adéquation entre l'offre de transport et les besoins des usagers.

François Bayrou

Le candidat du Modem affirme de manière pertinente que « le réchauffement est la première menace qui pèse sur l'environnement, il faut décarboner progressivement l'activité humaine, notamment en économisant l'énergie ». Mais il ne donne aucune précision sur la manière d'atteindre cet objectif.

Jean-Luc Mélenchon

Dans sa brochure « Vite, la planification écologique », le candidat du Front de gauche dénonce « le choix insensé du tout routier, tout pétrole ». Il approuve le scénario Negawatt. Il veut freiner l'étalement urbain générateur de déplacements individuels, lutter contre la désertification rurale, rapprocher les lieux d'habitat, de travail et de loisirs, interdire la création de nouvelles grandes surfaces commerciales, relancer le commerce de proximité. Ses intentions sont excellentes, mais les moyens nécessaires ne sont pas précisés.

Il souhaite développer les réseaux de transport urbain, mais il se montre favorable à leur gratuité (« là où elle a été mise en œuvre, les habitants y ont gagné l'équivalent d'un 13ème mois ») sans voir les effets pervers de cette formule. Opposé à l'introduction de la concurrence dans le secteur ferroviaire, qu'il semble assimiler à une privatisation, il estime indispensable de réunifier SNCF et RFF « pour revenir à un service public du transport ferroviaire ».

Il veut développer le transport du fret par le rail et la voie d'eau et propose la réalisation rapide d'une autoroute ferroviaire Belgique-Espagne. Il conditionne le financement des grands équipements (autoroutes, LGV, aéroports) à la démonstration de leur utilité sociale. Il a pris position contre la construction de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes. Il refuse toute forme de taxe carbone mais veut abolir l'exonération fiscale du kérosène « alors que les particuliers paient plein tarif sur l'essence ».

Nicolas Dupont-Aignan

Le candidat gaulliste veut investir dans les infrastructures de transport conformes aux exigences du développement durable (ferroviaire, transport fluvial,...), réintégrer dans le giron public les sociétés d'autoroutes (il ne précise pas à quel coût pour l'Etat) pour que les péages servent à nouveau à financer l'effort national de transport, et créer un troisième aéroport international dans le grand Bassin parisien pour limiter les nuisances sonores et la pollution de l'air dans les zones urbaines. Une proposition d'un autre âge !

Eva Joly

La candidate EELV veut « engager un plan massif d'investissement (4 milliards d'euros par an) dans les transports urbains et interurbains, en privilégiant la proximité à la grande vitesse » et le fret ferroviaire. Elle s'oppose à la construction de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes, « un projet absurde », et à tous les projets autoroutiers, y compris les grands contournements d'agglomérations (Strasbourg). Elle propose de créer rapidement des services de bus sur une large plage horaire pour relier certaines agglomérations entre elles. Elle souhaite que la France s'inspire de la Scandinavie en instaurant l'obligation de négociation avant toute grève dans les transports publics.

Constatant que les ménages les plus fragiles sont les plus touchés par la hausse du prix des carburants, elle s'engage à ce que chaque Français bénéficie d'un service public de transport à moins de 10 minutes à pied de chez lui : taxi collectif, covoiturage, transport à la demande, bus, tram... Elle réorientera les subventions de la route vers ces alternatives. Elle s'engage à ce que, d'ici 5 ans, la France produise des voitures consommant moins de 2 litres aux 100 km. Pour atteindre cet objectif, le gouvernement devra accélérer les efforts de R&D, intensifier les partenariats avec les constructeurs automobiles et renforcer le système du bonus-malus.

Les tarifs des péages autoroutiers seront modulés en fonction des émissions de chaque véhicule. Sur tous les axes routiers, la limite de vitesse sera abaissée. La niche fiscale sur le diesel sera supprimée en 5 ans (à terme, cette mesure rapportera 1,5 milliard d'euros par an). Le kérosène sera taxé (1,3 milliard d'euros), une contribution énergie-climat sera introduite.

La candidate proposera une loi foncière pour enrayer l'étalement urbain, garantir la mixité sociale et fonctionnelle des territoires urbains et valoriser les espaces naturels, agricoles et boisés. Pour ce faire, les politiques du logement et de l'urbanisme ne seront plus menées au niveau de chaque commune mais à l'échelle des agglomérations.



Photo : Marc Debrincat

Hervé Morin

Le candidat du Nouveau Centre a fait de la lutte contre le réchauffement climatique la priorité de son programme énergétique pour la France. Mais, sans grand esprit critique, il estime que les biocarburants sont « respectueux des hommes, des territoires et de l'environnement » et qu'il faut continuer à promouvoir cette filière industrielle par un

accompagnement fiscal approprié. Il veut inciter les entreprises de transport public et de transport de fret à mettre en place un module électronique d'éco-conduite sur les bus et camions, permettant une diminution des consommations de 5 à 10 %. Il propose de créer un fonds national de déploiement de bornes de recharge pour véhicules électriques (voitures et deux-roues), alimenté par des contributions des constructeurs automobiles, des producteurs d'électricité et par une taxe minimale sur chaque véhicule vendu.

Favorable à une nouvelle décentralisation, il souhaite la clarification des structures et des compétences des collectivités autour de deux triptyques : la commune, l'intercommunalité et le département doivent gérer, de façon complémentaire, la proximité et la solidarité, et assurer notamment la péréquation nécessaire entre les territoires ruraux et urbains ; la région, l'État et l'Union européenne mettent en place les grandes stratégies territoriales et les grands équipements. Il convient également de revivifier les territoires oubliés, en particulier ruraux, en garantissant à la population l'accès aux services publics essentiels (service postal, transport public, pôle emploi, structure médicale, équipement sportif ou culturel) en un temps de trajet raisonnable - 15 à 30 minutes maximum - depuis son domicile.

Corinne Lepage

La candidate de CAP21, ancienne (et remarquable) ministre de l'environnement qui a introduit avec succès les Plans de déplacements urbains dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants, avance un ensemble riche et cohérent de propositions réglementaires et fiscales très pertinentes et très précises, par exemple : contraindre toutes les entreprises et collectivités territoriales à disposer d'un plan de transport, rendre obligatoire le filtre à particules sur tous les véhicules diesel, moduler la TVA sur les biens de consommation suivant leur taux de pollution et de contribution à l'effet de serre, imposer la norme de 120 g CO₂/km pour les flottes captives de l'État et des collectivités publiques, soumettre le kérosène consommé par les avions en trafic intérieur à la TIPP et à la TVA, appliquer une baisse généralisée des vitesses sur les routes, envisager le bridage des moteurs à la vitesse maximale autorisée, décréter un moratoire sur la construction d'autoroutes, favoriser le transport combiné rail-route-voie d'eau, expérimenter le péage urbain, ne favoriser que les biocarburants à éco-bilan positif et baisser leur niveau de défiscalisation, intégrer le coût environnemental du carbone dans la fiscalité des carburants routiers, arrêter de subventionner les émissions de gaz à effet de serre par les réductions de taxes accordées aux transporteurs routiers, appliquer le principe pollueur-payeur au transport aérien.

Sauf erreur de notre part, Dominique de Villepin, Christine Boutin, Philippe Poutou, Nathalie Arthaud et Frédéric Nibous ne se sont pas exprimés sur le secteur des transports.

Notre-Dame-des-Landes

À la demande du collectif rassemblant un millier d'élus opposés au projet de nouvel aéroport nantais, le cabinet néerlandais CE Delft a analysé l'étude économique présentée lors de l'enquête publique en 2006, et étudié le scénario alternatif consistant à optimiser l'aéroport existant de Nantes (voir aussi FNAUT Infos n°182, 194, 200).

CE Delft, dont d'autres travaux ont contribué à l'abandon du projet de 3ème piste à Londres-Heathrow, a relevé dans l'étude de 2006 « des erreurs de calcul, des approximations, des omissions, un non-respect des directives ». Evoquant « un scénario débordant d'optimisme », il conclut à un bilan économique négatif pour la collectivité.

CE Delft propose diverses améliorations possibles de l'aéroport existant : augmentation de la capacité du terminal et des parkings, desserte ferroviaire (une voie ferrée fret passe à proximité de l'aérogare), création d'une piste transversale afin de réduire le bruit au-dessus de Nantes : « dans tous les cas, le maintien de l'aéroport actuel coûterait moins cher et son bilan global pour la collectivité serait positif ».

Canal Seine Nord

Selon le sénateur UMP Louis Nègre, « le coût du canal Seine-Nord Europe (106 km) atteint 4,3 milliards d'euros, dont 2,1 avancés par le privé, sa mise en service est prévue en 2015. Il est regrettable que le Conseil de coordination interportuaire réunissant les ports du Havre, de Rouen et de Paris n'englobe pas le canal dans son champ de compétences. Il convient en effet d'inciter au plus vite les ports français à mettre en valeur cette nouvelle infrastructure pour regagner des parts de marché, faute de quoi les ports du Nord de l'Europe, et notamment Anvers, conforteront définitivement leur hégémonie sur le marché français ».

Ce risque, manifestement occulté par l'État, a souvent été souligné par la FNAUT (FNAUT Infos n°188 et 196).

Selon Alain Gest, député UMP de la Somme et président de Voies Navigables de France, « le projet n'a rien d'extravagant, je fais le pari que le fluvial sera au rendez-vous ». Un pari de 4,3 milliards, est-ce bien raisonnable ? Claude Gewerc, président du Conseil régional de Picardie, affirme que le canal pourrait coûter 6 milliards.

Mais ne nous inquiétons pas : selon Nathalie Kosciusko-Morizet, ministre de l'Ecologie, « si le trafic est inférieur aux prévisions, l'État prendra le déficit d'exploitation en charge, le Premier ministre l'a confirmé ».

Mesure antiécologique

Si on continue à encourager la circulation automobile, comment lutter contre la pollution de l'air et le réchauffement climatique, et limiter notre déficit commercial, creusé par nos importations de pétrole ? La Cour des Comptes elle-même vient de souligner la nécessité de mettre en cohérence la fiscalité des carburants avec les objectifs du Grenelle de l'environnement.

Dans une étude réalisée récemment pour le PREDIT, François Gardes, professeur à Paris 1, et son équipe ont démontré que si la hausse moyenne du prix du carburant incite le consommateur à modérer son usage de la voiture, la volatilité du prix a un effet important qui s'ajoute au précédent : les années où les fluctuations sont fortes (2008), l'automobiliste est plus sensible au prix maximum constaté qu'au prix moyen, et la baisse de consommation est plus forte (d'environ 30%) que prévu. Réduire la volatilité par une politique fiscale contra-cyclique telle que la TIPP flottante conduirait donc à augmenter la consommation de carburant.

Mesure injuste

Enfin le retour à la TIPP flottante serait une mesure particulièrement injuste. Ce serait faire un cadeau inutile aux automobilistes (et aux entreprises) disposant de revenus corrects et pouvant donc encaisser la hausse actuelle et future du prix des carburants, et oublier que, parmi les ménages modestes, beaucoup ne sont pas motorisés. Ces derniers sont les plus pauvres de nos concitoyens, et leur mobilité est limitée par la pénurie de transport collectif. L'argent public doit être consacré en priorité au développement du transport collectif : avec un milliard d'euros, on construit 50 km de tramway.

On ne peut certes méconnaître la situation difficile des ménages modestes obligés de se loger en milieu périurbain ou rural, loin de leur lieu de travail, et ne disposant pas actuellement de transports collectifs adaptés à leurs besoins. Ces ménages doivent être aidés par des mesures sociales générales, bénéficiant à l'ensemble des ménages modestes et ne privilégiant aucun type de consommation, non par des mesures spécifiques perverses, susceptibles de les encourager à utiliser la voiture alors qu'il faut au contraire les inciter à se libérer de la dépendance pétrolière.

Laissons un expert conclure. Selon Jean-Marie Chevalier, directeur du centre de géopolitique de l'énergie et des matières premières : « les blocages des prix donnent aux consommateurs de faux signaux et entretiennent des illusions, le réveil est dur ».

LA TIPP FLOTTANTE : UNE ABERRATION ÉCOLOGIQUE ET FINANCIÈRE

Afin de limiter la hausse du prix des carburants automobiles (1,55 euro pour l'essence sans plomb 95 et 1,41 euro pour le gazole, soit respectivement 20 centimes et 41 centimes de plus qu'en 2009), François Hollande, soutenu par le PS et des associations de consommateurs (UFC, CLCV), vient de proposer un retour de la TIPP flottante, mesure appliquée par le gouvernement Jospin entre 2000 et 2002 : c'est non seulement une fausse bonne idée, mais un signal très pernicieux lancé à l'opinion.

Mesure inutile

Comme l'a montré l'économiste Jean-Marie Beauvais dans une étude réalisée à la demande de la FNAUT et de l'ADEME en 2008, le prix réel du carburant nécessaire pour parcourir 100 km a été divisé par 2,8 depuis 1970 (voir FNAUT Infos n°173).

Le salaire minimum a augmenté bien plus vite, en monnaie courante, que le prix des carburants et, fait trop souvent ignoré, depuis 10 ans, les taxes (TIPP et TVA) sur l'essence sont passées de 78% à 60% environ, et celles sur le gazole de 70% à 50% (la TIPP est de 0,6 euro/litre sur l'essence et de 0,43 euro sur le gazole). En 1985, les dépenses des ménages en carburant représentaient 4,4% de leur budget, 3,4% seulement en 2009 (source INSEE).

Par ailleurs un automobiliste souhaitant limiter sa dépense peut pratiquer l'écoconduite, qui permet aisément d'abaisser de 20% sa consommation de carburant et contribue à la sécurité routière. Il lui est souvent possible de se rabattre sur un parking-relais et d'utiliser un transport collectif sur une partie de son trajet.

Dans ces conditions, on ne peut affirmer que le prix des carburants est devenu insupportable pour l'ensemble des ménages. Il faut d'ailleurs combattre l'idée reçue que la voiture (achat, assurance, carburant, péages, entretien, réparations,...) est devenue hors de prix. En 1985, les dépenses automobiles des ménages représentaient 14,2% de leur budget, 10,9% seulement en 2009. De 1970 à 2009, les dépenses automobiles des ménages ont été multipliées par 18 en monnaie courante, les dépenses de logement par 27 ; de 2002 à 2009, les premières ont été multipliées par 1,2 et les secondes par 1,4.

Mesure ruineuse

Sauf à accepter une réduction drastique et durable des recettes de l'Etat (lourdement endetté) et des Régions

(qui bénéficient du reversement d'une part importante de la TIPP et réclament de nouvelles ressources pour pouvoir développer le TER), il est illusoire d'espérer contenir la hausse du prix des carburants, qui a un caractère structurel. Comme cela est bien connu, cette hausse est la conséquence d'une augmentation de la demande mondiale de pétrole et de l'épuisement progressif des réserves prouvées de pétrole, phénomènes dont les effets sont accentués par la dépréciation de l'euro par rapport au dollar et par les risques géopolitiques qui pèsent sur notre approvisionnement auprès de divers pays producteurs (aujourd'hui l'Iran et le Nigeria).

Le prix du baril de pétrole influence en gros la moitié du prix du carburant, directement ou par le jeu de la TVA. Si le baril coûtait 150 dollars (comme en juillet 2008) au lieu de 100 aujourd'hui (+ 50%), le prix du carburant augmenterait donc de 25%, il serait de 1,85 euro environ au lieu de 1,50. Si le baril était à 200 dollars, le prix du carburant serait d'environ 2,25 euros : pour le maintenir à la valeur actuelle, il faudrait supprimer toutes les taxes, la TIPP qui rapporte 14 milliards d'euros par an et même la TVA (6 milliards) !

L'économiste Philippe Chalmain lance un avertissement explicite : « si le prix du pétrole flambe et si l'euro s'affaiblit par rapport au dollar, on peut se demander si l'Etat Français qui vient de perdre son triple A et qui se balade avec un déficit public très élevé peut se permettre de faire un cadeau tel que la TIPP flottante ».

Par ailleurs, contrairement à ce qu'affirment l'UFC et la CLCV, il est illusoire d'espérer une baisse des coûts de raffinage et de distribution :

- ces coûts ne représentent qu'entre 20 et 25 centimes par litre de carburant (2 centimes pour le raffinage d'un litre de SP95, 10 pour un litre de gazole), leur baisse n'aurait qu'un faible impact sur le prix de vente des carburants ;

- le prix du carburant en France avant taxes est l'un des plus bas constatés en Europe ;

- les marges de raffinage en Europe sont très faibles, et l'activité est globalement déficitaire (le nombre de raffineries a été divisé par deux en France depuis une trentaine d'années et ce n'est pas un hasard si de nombreux groupes pétroliers se sont retirés du raffinage, voir l'exemple de la raffinerie Shell de Petit-Couronne revendue à Petroplus) ;

- les grandes surfaces françaises ont une part de marché supérieure à 50% dans la vente de carburant, le carburant y étant souvent vendu à prix d'appel.

Déplacements des ruraux

L'image donnée du milieu rural est souvent négative : villages morts, désertés. En réalité les collectivités locales s'efforcent de maintenir l'activité, commerces et services, des bourgs et des petites villes. Mais les transports publics - trains, cars et transport à la demande - doivent encore faire l'objet d'une remise à niveau, car de nombreux ruraux ne sont pas motorisés. C'est le cas des ménages pauvres qui se replient en zone rurale où ils trouvent un mode de vie plus économique qu'en agglomération : loyer modeste, jardin potager, espace pour les enfants,...

En milieu rural aussi, il faut créer des itinéraires cyclables protégés, séparés du trafic routier par des haies basses, car de nombreuses personnes âgées et des enfants utilisent le vélo pour leurs déplacements utilitaires et bien plus en feraient autant si la sécurité était assurée. Ces travaux coûteraient moins cher que les aires de stationnement pour poids lourds et ronds-points que financent sans hésiter les collectivités.

Henriette Trimoulinard, FNAUT Poitou-Ch.

Tarifification du TER

Chaque région a à peu près les mêmes cibles sociales ou commerciales : voyageurs quotidiens, chercheurs d'emploi, étudiants, voyageurs du week-end et touristes que l'on cherche à attirer par des cartes ou avantages spécifiques. Mais chacune d'elles a ses formules et des ayant-droits un peu différents. L'Association des Régions de France, ou des régions volontaires, ne pourraient-elles pas définir un cadre politique global pour la tarification du TER : grandes catégories de voyageurs et de cartes, reconnaissance réciproque des cartes d'abonnements,...

Une certaine uniformisation de la tarification et la création de nouveaux trains TER interrégionaux et TET permettrait d'améliorer de manière décisive les liaisons interrégionales.

Dominique Romann, 44 Saint-Herblain

Régionalisation, ou balkanisation ?

On trouve en gare de Montélimar les fiches horaires, éditées par la région Rhône-Alpes, des relations les plus empruntées au départ de cette gare, telles que Lyon-Avignon, Genève/Annecy-Valence, Gap-Valence ou les dessertes routières de l'Ardèche.

Pourtant, alors que tous les TER circulant de Lyon à Avignon desservent Orange (30 000 habitants), l'une des gares les plus importantes du parcours et située seulement à 51 km de Montélimar, la gare d'Orange ne figure pas sur la fiche horaire Lyon-Avignon.

Explication : Orange est située dans le Vaucluse, en région PACA. Le voyageur, quant à lui, n'a que faire des limites administratives, et souhaite obtenir les horaires pour les principales destinations au départ de sa gare. Il comprendra d'autant moins cette lacune que les trains Lyon-Avignon sont en général assurés par des automotrices TER aux couleurs de la région Rhône-Alpes !

Jean-Marie Tisseuil, 75017 Paris

Bus de substitution

Ce week end des 8 et 9 octobre, la circulation des trains était interrompue pour travaux entre Argenteuil et Conflans. A la gare de Cormeilles-en-Parisis, un bus arrive : la girouette indique « Ce bus ne prend pas de voyageurs », sur le pare-brise une étiquette indique « destination Argenteuil », enfin une autre affichette auprès du conducteur indique « destination Conflans ». Interrogé, le conducteur précise que son bus va à Eragny. Même chose pour le bus suivant.

Le personnel d'accueil de la gare demande alors aux voyageurs pour Argenteuil de monter dans ce bus (destination Conflans) car il ne sait pas quand arrivera le bus pour Argenteuil : « au moins vous serez sûrs d'arriver à Paris » avec une correspondance RER A à Conflans. Mais le RER A passe à Conflans fin d'Oise, il faut donc prendre un train intermédiaire entre les deux gares, ce qui implique un délai de correspondance et un trajet allongé. Bien sûr, nous avons croisé le bus pour Argenteuil en cours de route.

Résultat : j'ai mis 1h3/4 pour faire Cormeilles-Gare du Nord au lieu de ¾ h d'habitude, j'ai dû racheter un billet plus cher à Conflans, et je suis arrivé à peine 5 mn avant le départ de mon TGV où j'avais un billet Prem's... Ouf ! Mais quel far-west...

Gilles Laurent, FNAUT Nord- Pas de Calais

Arnaque SNCF

Devant me rendre de Montélimar à Aix-en-Provence, j'emprunte successivement un TER pour Avignon-Centre, un bus pour rejoindre la gare d'Avignon-TGV et un TGV d'Avignon à Aix-TGV, où l'on doit m'attendre. Surprise à Avignon : le prix du billet (vendu à l'unité) pour la navette entre les deux gares est de 1,20 euro. Or sur mon billet (couvrant le trajet complet de Montélimar à Aix), le segment Avignon-Centre - Avignon TGV coûte 3 euros. Non seulement la SNCF impose une rupture de charge qu'un positionnement intelligent de la gare TGV aurait permis d'éviter, mais elle n'hésite pas à vendre 3 euros un trajet dont le prix est de 1,20 euro !

Jean-Marie Tisseuil, 75017 Paris

C'est la question que posent certaines associations locales d'utilisateurs du train, qui considèrent la FNAUT comme « endormie », « ayant perdu le contact avec les usagers », incapable de réagir dès qu'un dysfonctionnement apparaît sur telle ou telle ligne, voire complaisante à l'égard de RFF et de la SNCF. Les animateurs de certains comités membres de la Coordination nationale des usagers du rail (CNUT) accusent même la FNAUT de minimiser, voire de méconnaître, les difficultés rencontrées par les voyageurs...

La FNAUT n'est pas une multinationale qui décide de créer des filiales ici ou là, elle ne peut que fédérer des associations qui se créent en réaction aux problèmes locaux. Elle n'a pas pour vocation de prendre directement en charge ces problèmes, c'est le rôle des associations locales, qui déterminent librement leurs objectifs prioritaires et leur mode d'action. Pour autant, la FNAUT ne reste pas inactive face aux retards des trains ou à la réforme de l'horaire ferroviaire. Son action, certes moins médiatique, est complémentaire de celle des associations locales.

Malgré la faiblesse de ses moyens, la FNAUT s'efforce de tirer parti de toutes les occasions d'intervention pour sensibiliser les décideurs et faire pression sur eux. Ayant recueilli des informations auprès de ses associations membres sur les difficultés liées à l'introduction du nouvel horaire 2012, elle a alerté avant l'été 2011 RFF, la SNCF et le ministère des Transports. Elle a proposé la mise en place d'une médiation, proposition qui n'a malheureusement été retenue que très tardivement. Elle était évidemment présente à la réunion organisée par la SNCF avec la médiatrice Nicole Notat.

Par ailleurs, elle intervient régulièrement au conseil d'administration de la SNCF par la voix de Marc Debrincat et dans les réunions entre la SNCF et les associations de consommateurs. Elle se préoccupe à la fois du court terme et du long terme : elle a défendu les voyageurs à l'occasion des assises ferroviaires en attirant l'attention des décideurs aussi bien sur les problèmes immédiats que sur le manque de moyens financiers qui affecte le système ferroviaire et contribue à la dégradation de la qualité des services que déplorent tous les usagers.

La création de la CNUT (comme celle de la Convergence Nationale Rail dirigée par la CGT) montre bien la nécessité d'une action nationale, mais la division ainsi provoquée en ignorant la FNAUT ne peut qu'affaiblir la représentation des usagers.

Notre Dame de la Brousse

Un nouvel aéroport international est en construction à 47 km de Dakar, il sera équipé d'une aérogare de 42 000 m² et d'une piste de 3 500 m. Selon le ministre des transports, fils du président Wade, c'est le plus grand projet du Sénégal depuis son indépendance, son coût est estimé à 566 millions d'euros. Pour l'Agence française de développement, « il n'y avait pas nécessité de le construire ». Un avis partagé par la Banque mondiale (solicitée pour financer l'autoroute le reliant à Dakar) : « l'aéroport existant est sous-employé, son trafic ne dépasse pas 1,5 million de passagers par an et l'activité touristique du Sénégal est au ralenti ». Le Sénégal (13 millions d'habitants) appartient au groupe des pays les moins avancés (144ème rang mondial sur 169), la moitié de la population vit sous le seuil de pauvreté (La Croix, 18-10-2011).

Aéroports fantômes

L'aéroport de Ciudad Real misait sur l'engorgement de Madrid-Barajas pour devenir le 2ème aéroport madrilène avec un trafic annuel de 2,8 millions de passagers : trop éloigné de Madrid, il a fermé ses portes fin 2011 faute de trafic (50 000 passagers en 2008, 10 000 en 2009). On trouve bien d'autres aéroports fantômes ou agonisants en Espagne, chaque province ayant voulu son aéroport international. Celui de Huesca a accueilli 4 passagers en novembre dernier, et l'arrivée récente de 400 skieurs britanniques à Lleida-Alguaire a fait la une de la presse catalane. A Castellon, l'inauguration a été l'occasion pour des jeunes d'organiser une rave party sur la piste vide d'avions. Avis aux promoteurs de Notre-Dame-des-Landes...

Projet Altroff

La Russie a approuvé un projet de tunnel ferroviaire, à l'horizon 2030, sous le détroit de Béring, destiné à relier le continent américain à l'Asie et à l'Europe. Long de 100 km (deux fois plus que le tunnel sous la Manche), il ferait la jonction entre le Transsibérien et le réseau ferré nord-américain, et permettrait aux voyageurs de rejoindre New York en train au départ de Paris, en une quinzaine de jours.

Quant au trafic de fret, les Russes prévoient qu'il représentera 3 % du trafic mondial, auquel s'ajoutera le transport de l'énergie (pétrole, gaz et électricité). Ce projet est évalué à 70 milliards d'euros, dont 12 pour le seul tunnel, et un retour sur investissement est prévu en 15 ans. L'idée de relier les deux continents date de 1905 et du Tsar Nicolas II. Le projet fut abandonné à cause de la première guerre mondiale et de la révolution russe.

BREVES

Marché de dupes

Selon une étude de l'INRETS (1998), la recherche d'un terrain à bâtir bon marché, stimulée par les prêts à taux zéro, est souvent un marché de dupes : la dépense globale pour le logement et le transport représente un tiers du revenu pour les habitants des centres contre la moitié pour les habitants des zones périphériques, 52% en moyenne et 59% pour les accédants à la propriété.

La dépense moyenne des ménages est de 13% environ pour les déplacements et 23% pour le logement.

Permis à points

✓ **+ 5 points à la commune d'Auray.** Elle a mis en place une ligne de bus qui fait le tour de la commune en 1h15. La fréquence a doublé et les zones commerciales et artisanales sont mieux desservies. La ligne est bien connectée aux trains et au réseau départemental.

Espaces verts et santé

Une étude britannique, associant plus de 700 scientifiques, a mis en évidence les « bénéfices cachés » des espaces verts sur la santé publique. Elle évalue à 340 euros par an et par habitant le fait de vivre avec vue sur un espace vert. Or 15 millions de Français n'ont ni jardin ni terrasse ! Verdir leur cadre de vie permettrait d'économiser 5 milliards d'euros par an (la moitié du déficit de l'assurance-maladie). Les pays scandinaves ont fait la part belle aux arbres et aux espaces verts et ont créé un cadre de vie urbain favorable au bien-être et à la santé. A Stockholm, 95 % des habitants vivent à moins de 300 mètres d'un parc.

BIEN DIT

✓ **Un étudiant utilisateur du réseau urbain de Compiègne :** « ça pourrait être mieux en termes de fréquence mais, comme c'est gratuit, on ne peut pas en demander trop ».

✓ **Francis Grignon, sénateur UMP du Bas-Rhin :** « du nord de l'Alsace à Rotterdam, il n'y a pas une écluse sur le Rhin, alors qu'il y en aurait 22 sur les 240 km de la liaison Rhin-Rhône, que ce soit par la Moselle ou par la Saône ».

Canal à petit gabarit

PSA Peugeot-Citroën mène, depuis un an, une expérience originale. Dix péniches de type Freycinet transportent chacune 230 tonnes de chutes de métal de Mulhouse à la fonderie de Sept-Fons (Allier) et reviennent chargées de pièces de moteurs. Une péniche remplace 5 à 6 ensembles routiers. Un trajet aller (408 km) dure 10 jours, il comporte le franchissement de 190 écluses disséminées sur le Doubs, la Saône, le canal du Centre et le canal latéral à la Loire.

Gendarmes bien équipés

La gendarmerie du Morbihan dispose d'une Mercedes CLS 350 banalisée pour intercepter les délinquants routiers. La berline a été confisquée à un automobiliste en grand excès de vitesse et lui a été attribuée sur décision du Procureur de la République.



Champions du monde de chemin de fer

Selon l'Union internationale des transports publics, les Suisses ont conservé en 2010 leur titre de champions du monde de voyages en train, avec en moyenne 2 248 km par an et par habitant. Ils sont suivis par les Japonais (1 910 km par an), puis loin derrière par les Danois (1 322 km), les Français (1 320 km) et les Autrichiens (1 227 km).

Par contre les Japonais sont en tête en nombre d'utilisation, puisqu'ils ont pris 69 fois le train par an, soit nettement plus qu'une fois par semaine, les Suisses 50 fois, les Luxembourgeois 36 fois, les Danois 35 fois, tandis que les Français arrivent en neuvième position avec seulement 17 déplacements en train, les Lithuaniens étant les derniers du classement avec un voyage par an.

Une compagnie fauchée

En novembre 2011, les 180 passagers d'un vol Amritsar (Inde)-Londres de la compagnie Comtel Air ont dû déboursier 24 000 euros, lors d'une escale à Vienne, pour que la compagnie, à cours de liquidités, puisse acheter du carburant.

Un vol mouvementé

Lors d'un vol Ashville-New York de la compagnie américaine Chatauqua, le pilote a dû s'absenter du cockpit pour satisfaire un besoin pressant. Mais il est resté bloqué dans les toilettes. Tambourinant sur la porte, il a réussi à alerter un passager qui, à son tour, a cherché à alerter le copilote qui commençait à s'inquiéter de la disparition prolongée de son collègue. Mais le copilote a refusé de le croire. Le pilote a finalement réussi à enfoncer la porte des toilettes et à regagner son poste.

Alsace

● La FNAUT Alsace défend les dessertes ferroviaires interrégionales classiques. Outre le maintien de trains directs entre Mulhouse et Paris via la ligne 4, elle souhaite le rétablissement de liaisons entre Strasbourg et Paris via Nancy, Toul, Bar-le-Duc et Châlons-en-Champagne.

La FNAUT Alsace se préoccupe de la mobilité des personnes non motorisées. La navette des crêtes ayant été supprimée en 2011, après 11 années de fonctionnement, elle demande aux collectivités locales de trouver les financements pour remettre en route l'été prochain ce concept de transport collectif, initié par le parc naturel régional des Ballons des Vosges.

Aquitaine

● La FNAUT Aquitaine s'interroge sur la pertinence du choix d'un «tramway sur pneus» pour équiper l'agglomération de Bayonne-Biarritz. Elle demande une comparaison sérieuse entre les solutions fiables : trolleybus, BHNS et tramway classique.

Bretagne

● La FNAUT Bretagne a alerté RFF sur les risques pris par des riverains de la voie ferrée Guigamp-Paimpol qui traversent l'emprise ferroviaire quotidiennement en dehors de passages autorisés pour se rendre à une grande surface commerciale ou à un stade.

● L'association TER 29, qui défend les usagers de la ligne Brest-Quimper, se préoccupe du choix des arrêts qui seront aménagés lors des prochains travaux de modernisation de la ligne Quimper-Landerneau, et de la coordination insuffisante entre trains et cars départementaux du Finistère. Soutenue par la FNAUT Bretagne, elle demande que les travaux soient mieux affichés en gares, que les fiches horaires recensent tous les trains, et que le prix du billet vendu à Landivisiau soit de 10 euros, comme dans les autres gares de la ligne Brest-Quimper, et non 16,20 euros.

Centre

● La FNAUT région Centre déplore la fermeture complète pour travaux de la ligne Tours-Chinon, ouverte en 1982 et alors plébiscitée par les usagers. Les autocars qui remplacent les trains pour une durée indéterminée sont bien plus lents et dissuasifs.

Franche-Comté

● L'AUTAU déplore que la mise en service de la ligne à grande vitesse Rhin-Rhône (dont l'utilité publique a été déclarée en 2002) ait eu lieu sans que la gare TGV de l'aire urbaine de Belfort-Montbéliard ait été connectée à la ligne Belfort-Delle dont la réouverture est prévue seulement en 2015.

Pays de la Loire

● La FNAUT Pays de la Loire a riposté aux critiques de la virgule de Sablé émises par l'AVUC, association qui craint que la dépense correspondante se fasse au détriment des usagers du Mans qu'elle défend de manière exclusive : «c'est un investissement modeste mais très efficace pour répondre à des besoins inter-régionaux difficilement satisfaits par des cars lents et inconfortables ou par des trains imposant des détours longs et coûteux par Le Mans ; la virgule ne se fera pas aux dépens de lignes régionales mais en complément de la LGV Ouest ; il ne faut pas se contenter d'une situation où certains usagers sont mieux traités que d'autres, mais travailler à l'obtention de moyens supplémentaires pour le rail».

Provence-Alpes-Côte d'azur

● Le groupe varois de réflexion sur la LGV PACA, animé par Jean-Pierre Malaspina, représentant de la FNAUT PACA à Toulon, a publié une étude très approfondie sur l'insertion de la LGV dans le département du Var et la traversée de Toulon. Il estime possible de faire passer la LGV en utilisant au maximum les emprises ferroviaires existantes et de positionner la gare TGV à l'emplacement de la gare actuelle de Toulon ou, en cas d'obstacle technique, en souterrain au plus près de cette gare, et la création d'un RER toulonnais.

Rhône-Alpes

● L'association leTr'Ain réclame la réouverture au trafic voyageurs de la ligne Bellegarde-Divonne qui faciliterait les déplacements des travailleurs frontaliers et des Suisses de plus en plus nombreux à s'installer en France. Elle réclame la remise en état par RFF de la ligne Oyonnax-Saint Claude.

● L'Asurail constate la très faible fréquentation du service express d'autocars Saint-Gervais - Genève, créé par le Conseil général de Haute Savoie, qui concurrence frontalement le TER.

● L'association Sauvons le Tonkin a organisé une manifestation à l'occasion des 125 ans de l'ouverture de la ligne Evian-Saint Gingolph, dont elle demande la réouverture.

● L'ARDSL et l'Asurail réclament d'urgence la modernisation de la ligne Annecy-Annemasse, en cohérence avec la réalisation du projet CEVA (liaison Annemasse-Genève) : « 5 000 travailleurs frontaliers résident dans la région d'Annecy, il faut sortir du tout-routier que la Haute-Savoie a subi depuis 40 ans. L'échec du projet olympique ne justifie pas qu'on renvoie à 2030 la mise en place d'un réseau ferroviaire moderne ».

Activités de la FNAUT

● Maurice Abeille a participé au jury du concours étudiants du GART « Quelle(s) mobilité(s) à l'horizon 2020 ? »

● Marc Debrincat a présenté l'étude de la FNAUT sur l'information multimodale et la billettique (FNAUT Infos n°197) lors d'une formation organisée par AGIR, association rassemblant des autorités organisatrices et des opérateurs de transport public.

● Jean-Paul Jacquot est intervenu lors d'un débat public organisé par la SNCF et le Mouvement européen à Strasbourg sur la mobilité transfrontalière.

● La FNAUT et Thello (nouvel opérateur de la ligne Paris-Milan-Venise, créé par Trenitalia et Veolia-Transdev) ont convenu d'un partenariat relatif à des réunions d'information régulières ainsi qu'à la désignation d'un interlocuteur pour le traitement des litiges.

● Jean Sivardière a présenté l'étude de la FNAUT sur les arguments des opposants aux LGV lors d'un colloque organisé par les associations Avenir Transport et Villes et régions européennes de la grande vitesse.

Il est intervenu à la journée parlementaire sur le vélo et aux 2èmes rencontres parlementaires sur l'avenir du transport ferroviaire. Il a rencontré Vanik Berberian, président de l'Association des maires ruraux de France, et le sénateur Jean-Pierre Chevènement au sujet du TGV Rhin-Rhône.

● Jean Lenoir et Marc Debrincat ont été auditionnés par le Boston Consulting Group chargé par le ministère des Transports d'une réflexion sur l'avenir des trains TET.

● Jean Sivardière, Jean Lenoir et Marc Debrincat ont rencontré à deux reprises Guillaume Pépy, président de la SNCF. Ils ont été reçus par Michel Aymeric, directeur du cabinet de Thierry Mariani, ministre des Transports.

Comprendre l'énergie

Paul Mathis, représentant de la FNAUT auprès du Réseau Action Climat, publie «Les énergies. Comprendre les enjeux», aux éditions Quae (30 euros). Cet ouvrage très bien illustré vise à donner aux citoyens les bases pour se situer dans un débat qui va mobiliser les acteurs économiques et politiques pendant des décennies.

fnaut infos- Bulletin mensuel d'information

Directeur de publication : Jean Sivardière
CPPAP n° 0913 G 88319 - Dépôt légal n°202
ISSN 0983-172 X - Tirage : 1500 ex.
Imprimerie : Sipap-Oudin, 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, M° Pernety

tél. : 01 43 35 02 83 fax : 01 43 35 14 06

e-mail : contact@fnaut.fr

Internet : <http://www.fnaut.fr>

CCP : 10 752 87 W Paris

DÉPLACEMENTS DE PROXIMITÉ : LES COÛTS POUR LE CONSOMMATEUR

Elagner ou massifier ?

Le créneau du rail ne se limite pas, comme le croient trop d'économistes et les magistrats de la Cour des Comptes, au TGV, aux trains de banlieues des métropoles et aux trains complets de fret. Toutes ses composantes sont utiles et doivent être développées simultanément : TER, TET, TGV, trains de nuit, auto-train, trains internationaux ; train complet, auto-route ferroviaire, wagon isolé.

Or, lorsqu'elle est confrontée à la chute de rentabilité financière d'une de ses activités, la SNCF réagit depuis des années par une attitude défensive consistant à en reporter la responsabilité sur « les autres » (l'Etat, RFF, les régions, Bruxelles,...) et, au lieu de chercher à la valoriser, à élaguer cette activité dans l'espoir d'en limiter le déficit d'exploitation, qu'il s'agisse du wagon isolé, des services voyageurs sur les « petites » lignes, des trains Corail, des trains de nuit ou de l'auto/train.

Aujourd'hui, la SNCF envisage même de supprimer des TGV diamétraux desservant Strasbourg ou de réduire des relations TGV radiales directes à leur parcours sur ligne à grande vitesse, au prix d'une correspondance avec un TER.

L'expérience a montré que cette stratégie est vouée à l'échec, car elle engendre des pertes de clientèle alors que le rail est un outil à rendement croissant et constitue un réseau dont les différentes activités sont solidaires : c'est ainsi que la réduction drastique du trafic de wagon isolé n'enraye pas le déficit de l'activité fret.

Seule exception notable : pour préserver la part de marché du train face à l'avion, la SNCF a développé le TGV, avec une remarquable compétence.

Comment rentabiliser les secteurs du rail devenus déficitaires ? Dans chacun d'eux, il faut massifier le trafic. Cela suppose :

- une amélioration sérieuse de l'état des infrastructures ferroviaires existantes et de la consistance du réseau grâce à des ressources nouvelles issues de la fiscalité écologique ;
- une révision des pratiques commerciales de la SNCF portant sur la nature et la qualité des services, la tarification et la commercialisation de l'offre ;
- un assainissement des conditions de concurrence avec les autres modes (voiture, autocar et avion) qui, aujourd'hui, privent le rail d'une large part de son trafic naturel.

Jean Sivardière ■



Périphérique parisien (photo : Marc Debrincat)

A la demande de la FNAUT et grâce au concours financier du GART, de l'UTP et des principaux transporteurs (SNCF-Proximités, Veolia-Transdev, Keolis, RATP, CarPostal), l'économiste Jean-Marie Beauvais a étudié de manière très précise les coûts actuels d'usage de la voiture et du transport collectif urbain, routier et ferroviaire pour les déplacements de proximité (effectués sur moins de 80 km), et leur évolution depuis 1970. Nous présentons ci-dessous les résultats de cette recherche et les recommandations que la FNAUT adresse aux automobilistes, aux usagers des transports collectifs, aux transporteurs, aux autorités organisatrices et à l'Etat.

Le consultant Jean-Marie Beauvais a déterminé les coûts d'usage de la voiture et du transport collectif par voyageur.km, et leur évolution depuis 1970 : il ne s'agit donc pas ici des coûts économiques (coûts de construction et d'entretien de la voirie et de gestion de la circulation, coûts de production du service de transport collectif), ou encore moins des coûts sociaux et écologiques des transports, assumés par la collectivité et non par ceux qui se déplacent, mais de la dépense supportée directement par le consommateur suivant qu'il choisit - ou est obligé - de se déplacer en voiture ou en transport collectif.

Méthodologie

Seuls les déplacements en voiture de moins de 80 km ont été retenus : ce seuil est adopté dans les enquêtes nationales pour séparer les déplacements à courte et longue distance ; il permet de comparer de manière valable les déplacements en voiture et en transport public urbain, routier départemental et ferroviaire régional car il correspond, à quelques exceptions près, à la longueur maximale d'un trajet en TER (qui est, en moyenne, légèrement inférieure à 50 km).

Dans le cas du transport public, les recettes commerciales annexes des entreprises (par exemple les recettes publicitaires) ainsi que les subventions publiques sont exclues. Dans le cas

du transport individuel, aucune somme n'est à déduire des dépenses des ménages, toutes les charges d'usage étant supportées directement par l'automobiliste.

Il arrive que les voyageurs se fassent rembourser une partie des dépenses qu'ils engagent pour leurs déplacements, tant en transport public qu'en voiture, par leur employeur ou le fisc. Ces sommes sont inconnues, les dépenses retenues le sont donc « avant éventuel remboursement ». Autrement dit, on se place ici du point de vue de la politique tarifaire plutôt que du point de vue de ce qui est finalement supporté par les ménages.

L'année 2008, retenue pour illustrer la situation actuelle, correspond à la réalisation de la dernière enquête nationale transports déplacements (ENTD 2008), d'où provient un grand nombre de données utilisées dans l'étude.

Pour mettre en évidence des tendances lourdes, des séries longues ont été constituées en s'appuyant sur les données fournies par l'INSEE et relatives à la comptabilité nationale. En partant de l'année 1970, on peut ainsi rappeler les niveaux de dépenses par voyageur et par kilomètre (v.km) atteints avant le premier choc pétrolier. Pour l'année 2008, la décomposition est particulièrement fine : elle distingue le transport collectif urbain de province, le transport collectif en Île-de-France, les réseaux départementaux et le TER.

LES DÉPENSES TRANSPORT DES MÉNAGES

La voiture

La dépense moyenne toutes distances parcourues est de 22,8 centimes d'euro par v.km. Elle s'obtient en divisant les dépenses totales des ménages (137 milliards) par le nombre de v.km (601 milliards). Les données proviennent respectivement de l'INSEE et de l'ENTD 2008.

Il s'agit du ratio dépenses/voyageur.km et non du ratio dépenses/véhicule.km cité habituellement (le PRK, prix de revient kilométrique). Le ratio calculé ici est inférieur au PRK puisqu'il faut diviser ce dernier par le taux moyen d'occupation de la voiture (environ 1,4 personne par véhicule) pour l'obtenir.

Le coût marginal moyen (carburant, péages et stationnement) est de 7,3 centimes par v.km ; le coût dit variable (le précédent + lubrifiants, pièces et accessoires, entretien et réparations, location) est de 16,1 centimes ; le coût complet (le précédent + achat du véhicule, auto-école et assurance) est de 22,8 centimes.

Les assurances n'appartiennent pas à la fonction « transports » de l'INSEE mais à la fonction « autres biens et services ». Elles ont donc été extraites de cette dernière et correspondent aux primes nettes de remboursements.

Les achats de voitures d'occasion ont été pris en compte de façon à avoir des dépenses correspondant à un véhicule moyen, contrairement aux barèmes que l'on trouve dans la presse automobile, qui supposent le véhicule acheté neuf.

Un travail minutieux a permis au consultant de passer des dépenses précédentes aux

dépenses relatives aux seuls déplacements de moins de 80 km.

La différence entre les déplacements courts (10,8 km en moyenne) et longs (298 km en moyenne) est double :

- une consommation plus forte dans le premier cas, car la proportion de kilomètres parcourus à une vitesse non stabilisée est plus importante en raison des nombreux redémarrages dans les encombrements et aux feux de circulation en zone urbaine ; la consommation moyenne en 2008 était de 6,98 litres aux 100 km, elle a été estimée à 7,35 litres pour les déplacements courts et 5,78 litres pour les déplacements longs ;

- un taux d'occupation moyen plus faible car les déplacements pour lesquels le véhicule est peu occupé sont plus nombreux (trajet domicile-travail en solo, vacances en famille), soit 1,28 personne par voiture pour les déplacements courts contre 1,74 pour les déplacements longs selon l'ENTD 2008.

Pour ces deux raisons convergentes, le v.km à courte distance est un peu plus coûteux que le v.km moyen : **le coût marginal est de 8,3 centimes, le coût variable de 17,8 et le coût complet de 25,1.**

Le nombre de v.km relatifs aux déplacements courts est de 425 milliards de v.km selon l'ENTD 2008. Les dépenses automobiles totales ont été multipliées par 0,77 (poids des déplacements courts dans l'ensemble de déplacements). Le poste carburants a subi une seconde correction pour tenir compte de la surconsommation de carburant (+ 5,3%) sur les trajets courts.

Le transport public

Transport urbain de province

La dépense moyenne par v.km est de **13,1 centimes**, elle s'obtient en divisant les recettes tarifaires des exploitants (994 millions d'euros au total) par le nombre de v.km (2,35 milliards de voyages d'une longueur moyenne de 3,24 km, soit 7,6 milliards de v.km). Toutes les données proviennent de l'enquête annuelle 2008 sur les transports urbains de province réalisée par la DIGITM, le CERTU, le GART et l'UTP.

La longueur moyenne d'un voyage a été estimée par le CERTU sur la base de l'enquête annuelle 2010 sur les transports urbains de province. On a supposé que cette distance n'avait pas évolué sensiblement depuis 2008.

Transport public d'Ile-de-France

Les recettes tarifaires ont été de 2,98 milliards en 2008 (bus, tramways, métros, RER et trains RATP et SNCF) et le trafic de 4 milliards de voyages d'une longueur moyenne de 7 km, soit 28 milliards de v.km, d'où une dépense moyenne de **10,6 centimes** par v.km. Les données proviennent du STIF.

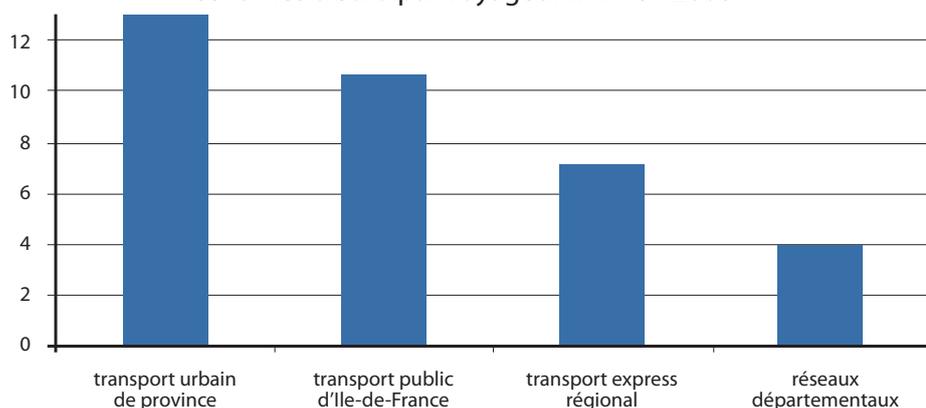
Transport ferroviaire régional

En 2008, la recette de la SNCF a été de 3,2 milliards, dont il faut déduire les compensations versées par l'Etat (militaires, familles nombreuses, salariés, étudiants et apprentis) et les subventions des régions, soit une recette directe de 914 millions pour un trafic de 12,7 milliards de v.km et une dépense moyenne de **7,2 centimes** par v.km.

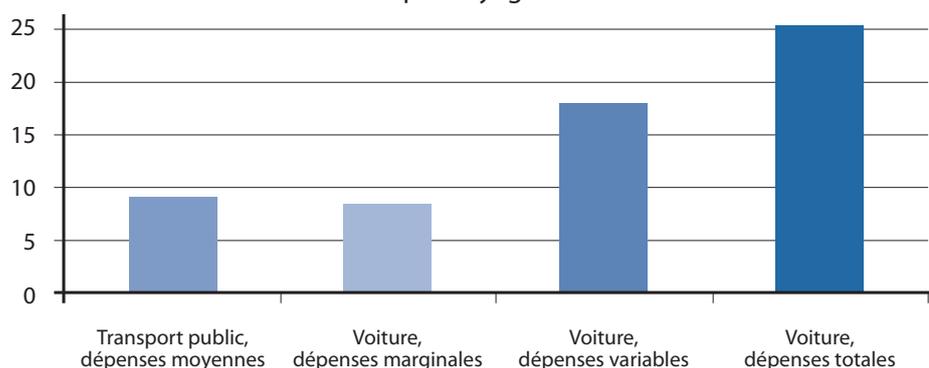
Réseaux départementaux

Beaucoup de paramètres ont été estimés par le consultant, car les données disponibles sont incomplètes. Le nombre de voyages, 754 millions dont 679 pour le transport scolaire, provient de l'ENTD 2008 : il a été assimilé au nombre de déplacements, car l'intermodalité est faible pour le mode autocar. La longueur moyenne des trajets est de 11,9 km, soit 11,4 pour le ramassage scolaire et 16,4 pour les services réguliers, d'où un trafic de 9 milliards de v.km. La recette moyenne par voyage, 48 centimes, a été estimée sur la base de la grille tarifaire du département d'Indre-et-Loire et d'une hypothèse sur les poids relatifs des différents titres de transport, d'où la recette tarifaire totale estimée à 360 millions et la dépense moyenne par v.km : **4 centimes** (3,5 en 2010 en raison de la généralisation du tarif unique, indépendant de la longueur du trajet effectué). Cette faible valeur s'explique par la prédominance de la clientèle scolaire sur les services réguliers.

centimes d'euro par voyageur x km en 2008



centimes d'euro par voyageur x km en 2008



Une clarification

Le choix du consommateur entre voiture et transport public pour les déplacements de proximité, en particulier les déplacements domicile-travail, dépend de deux paramètres principaux :

- la qualité de l'offre (fluidité et sécurité de la circulation routière ; accessibilité, fiabilité et ponctualité, vitesse et confort du transport collectif, intermodalité, qualité de l'information) ;
- le coût (coût d'usage de la voiture, tarification du transport collectif).

Depuis deux décennies, les distances domicile-travail se sont progressivement allongées et la congestion routière s'est aggravée ; inversement l'offre de transport collectif s'est sensiblement améliorée, même si elle est loin de couvrir l'ensemble du territoire, et l'intermodalité s'est développée. Pourtant le transport collectif n'assure encore que 12%, en moyenne nationale, des déplacements de proximité hors marche, bicyclette et deux-roues motorisés.

D'où la question suivante : quel rôle joue la tarification dans le choix du consommateur entre voiture et transport collectif ? Pour pouvoir répondre de manière précise à cette question généralement abordée de manière confuse, voire trompeuse, la FNAUT s'est adressée à Jean-Marie Beauvais, économiste des transports qui a déjà réalisé plusieurs recherches très instructives pour la FNAUT (voir FNAUT Infos n°156 et 173 ; 196 et 200).

Les informations fournies par le consultant pour 2008 sont nouvelles, précises et fiables malgré le caractère disparate des sources utilisées. Pour la voiture, elles sont compatibles avec les résultats obtenus précédemment par Bruno Cordier sur le PRK (voir FNAUT Infos n°186). En ce qui concerne le transport public de province, le même coût par v.km a été obtenu, pour l'année 2008, en exploitant plusieurs sources indépendantes d'information : les données moyennes fournies par le GART et l'UTP ; les données fournies par les réseaux de Tours et de Grenoble ; enfin les données macroéconomiques de l'INSEE.

Historique

De 1970 à 2010, le coût du transport urbain (province et Ile-de-France) a augmenté de 27% en euros constants ; celui du transport par car a augmenté de 37%, avec une chute depuis 2006 due à l'introduction du tarif unique ; celui du TER a baissé d'environ 8%. Quant à la voiture, son coût marginal a augmenté de 28%, son coût variable (surtout entretien et réparation) de 57% et son coût total de 26% : de manière surprenante, son coût n'a pas augmenté plus vite que celui du transport urbain.

LES RECOMMANDATIONS DE LA FNAUT

Pédagogie

La première conclusion, évidente, que l'on peut tirer du travail de Jean-Marie Beauvais, est l'urgence d'une démarche pédagogique des transporteurs et autorités organisatrices en direction des automobilistes, qui sous-estiment le coût d'usage de leur véhicule puisqu'ils n'en considèrent le plus souvent que le coût marginal ou coût « apparent » (ce qui explique leur grande sensibilité au prix du carburant). Le transport collectif (9,1 centimes par v.km en moyenne) ne leur semble donc pas meilleur marché que la voiture alors qu'il l'est en réalité d'un facteur 2 à 3 suivant qu'on se réfère au coût variable de la voiture ou, ce qui est plus justifié, à son coût complet : plus on roule, plus on use son véhicule et plus on réduit sa durée de vie et, c'est de plus en plus souvent le cas, plus on paie une prime d'assurance élevée.

La différence entre les coûts d'usage de la voiture et du transport collectif est plus nette si l'automobiliste roule surtout en solo (le coût complet est alors de $25,1 \times 1,28 = 32$ centimes par km), et si on prend en compte non le coût moyen du transport public mais, comme le font le GART et l'UTP, son coût le plus avantageux pour l'utilisateur, celui de l'abonnement annuel (mais cet abonnement ne convient qu'à l'utilisateur très régulier). Si la différence entre le coût moyen et le coût le plus avantageux est peu marquée en transport urbain dans les grandes villes de province, elle l'est davantage dans les petites villes, en Ile-de-France et surtout pour le TER. En définitive, on peut estimer que le transport public urbain de province est, en gros, 2 à 3 fois moins cher que la voiture, le transport francilien 3 à 4 fois moins cher et le TER jusqu'à 6 fois moins cher.

Il convient cependant de ne pas surestimer le coût de la voiture. Comme Bruno Cordier et Jean-Marie Beauvais l'ont observé, les chiffres avancés par l'Automobile-Club, l'ADEME et l'administration fiscale ne sont pas représentatifs des pratiques de l'automobiliste moyen, qui n'achète pas un véhicule neuf tous les 4 ans. D'autre part, c'est surtout l'automobiliste à faible pouvoir d'achat qui peut être sensible au moindre coût du transport collectif. Or cet automobiliste utilise généralement une petite voiture achetée d'occasion, et le prix du carburant l'incite à pratiquer l'écoconduite. Par suite le coût d'usage de la voiture est, pour lui, inférieur à la valeur moyenne, et le transport public est moins attractif à ses yeux.

Abaisser le coût d'usage du transport collectif ?

Il est tentant de renforcer l'attractivité du transport public en abaissant la tarification, par exemple en introduisant un tarif forfaitaire unique en transport départemental ou régional (car à 1 euro, TER à 2 euros). La FNAUT dénonce cette fausse piste :

- la tarification sociale est déjà très développée (transport urbain, TER) ;

- la loi du 17 décembre 2008 instituant la prime transport permet à tout salarié d'abaisser de moitié le coût de ses déplacements domicile-travail, mais elle reste peu connue des salariés ;
- le niveau actuel de la tarification urbaine est bien accepté des usagers solvables ; seuls les prix des déplacements occasionnels en TER et des déplacements familiaux sont trop élevés ;

- une tarification basse ne suffit pas à attirer l'automobiliste, qui est surtout sensible à la qualité de service (et aux contraintes physiques apportées à la circulation automobile) ;

- le transport public étant déjà fortement subventionné, elle prive l'autorité organisatrice, dont les recettes fiscales diminuent, des moyens financiers nécessaires pour combler les retards d'investissement, intensifier l'exploitation et en améliorer la qualité ;

- elle favorise l'allongement des distances que les usagers acceptent de parcourir quotidiennement, donc l'étalement urbain, un effet déjà dénoncé par Alfred Sauvy il y a 40 ans ; c'est pour cette raison que la FNAUT s'est opposée à l'instauration d'une zone tarifaire unique en Ile-de-France et qu'elle désapprouve le plafonnement à 75 euros par mois du coût du transport restant à la charge de l'utilisateur entre la région Centre et l'Ile-de-France ;

- enfin sa pérennité n'est pas assurée (la gratuité du transport scolaire, adoptée dans un département sur deux, est aujourd'hui remise en cause) et le consommateur, faute d'un signal-prix adéquat, risque d'être piégé à moyen terme par des choix politiques de court terme s'écartant trop de la réalité économique.

Selon un sondage réalisé par TNS Sofres pour le compte du GIE Objectif transport public, plus de trois Français sur quatre jugent que prendre sa voiture en ville revient bien plus cher qu'utiliser les transports publics. Pourtant, 41% disent ne jamais prendre ces derniers. « Ce qui freine le report modal n'est pas le prix du ticket de transport, en déduit Michel Breitrach, président de l'UTP. Les attentes sont ailleurs : fréquence, ponctualité, information. »

AUGMENTER LE COÛT D'USAGE DE LA VOITURE

C'est la solution préconisée de longue date par la FNAUT (hausse du prix du stationnement central, introduction du péage urbain, hausse de la part de la TIPP régionale, réduction du bonus écologique et augmentation du malus, disparition de toute forme de prime à la casse, révision à la baisse du barème fiscal kilométrique) :

- elle incite à rouler moins en voiture ;
- elle permet des économies importantes d'argent public et fournit des ressources au transport collectif (produit des écotaxes et du péage urbain, recettes commerciales nouvelles) ;

- elle est justifiée par le fait que, surtout en milieu urbain, l'automobiliste ne couvre ni ses coûts économiques (congestion), ni ses coûts sociaux (accidents), ni ses coûts écologiques.

Une telle perspective suscite immédiatement une réaction de rejet des automobilistes, qu'on peut schématiquement classer en trois catégories :

- les automobilistes « récalcitrants », riches ou moins riches, qui refusent d'abandonner le confort et l'intimité que leur offre leur voiture (malgré les embouteillages) alors qu'une alternative crédible (c'est-à-dire n'impliquant qu'un faible allongement du temps de parcours) leur est accessible ;

- ceux qui sont réellement captifs de leur voiture mais sont solvables ;

- ceux qui sont captifs et ont des moyens financiers très limités.

À l'intention de tous ces automobilistes, on peut rappeler les conclusions des travaux de Jean-Marie Beauvais (FNAUT Infos n°173) :

- depuis 1970, le salaire minimum et le salaire moyen ont augmenté nettement plus vite que le prix des carburants ;

- la consommation réelle moyenne des voitures a diminué de 3 litres aux 100 km depuis 1970 ;

- depuis 1999, contrairement à une croyance largement répandue, le poids de la fiscalité dans le prix du carburant est passé de 80% à 60% pour l'essence et à 50% pour le gazole (voir le graphique ci-dessous : www.france-inflation.com).

Le barème fiscal kilométrique est très avantageux pour les automobilistes car il est supérieur d'au moins 30% au coût complet réel de la voiture comme l'a montré Bruno Cordier. Les automobilistes ont bénéficié de la prime à la casse et du bonus-malus écologique, dont le déficit cumulé sur 2008-2010 a atteint 1,25 milliard d'euros et devrait encore s'accroître en 2011 (rapport de la Cour des Comptes, 18 janvier 2012).

À la veille du Grenelle de l'environnement, l'UFCV-Que choisir s'opposait à une hausse des taxes sur les carburants, le prix de ces derniers ayant augmenté, selon elle, de 63% depuis 1995. En réalité, comme Jean-Marie Beauvais l'a montré au cours de la présente étude, le carburant a compté pour 3,4 % des dépenses des ménages en 2009, contre 4,4 % en 1985, et les dépenses automobiles pour 10,9% en 2009, contre 14,2% en 1989 (la longueur moyenne des trajets effectués en voiture a augmenté avec la périurbanisation et l'éclatement du marché du travail, mais la baisse du coût du carburant l'a emporté).

Quant à l'automobiliste captif et à faible pouvoir d'achat, il peut utiliser un véhicule peu gourmand en carburant, pratiquer l'écoconduite et réduire aisément sa consommation de 20% (voir page 7), n'utiliser sa voiture que sur une partie de son trajet domicile-travail en se rabattant sur un parking-relais, ou encore faire du covoiturage ou de l'intermodalité train + vélo.

Le rapport de Terra Nova

Terra Nova, laboratoire d'idées proche du PS, vient de publier un rapport qui, d'entrée de jeu, souligne les limites atteintes par l'actuelle politique des transports : environnementale (la route est, à elle seule, responsable de 52% de nos émissions de NOX et 30% de nos émissions de CO2), énergétique (en 2008, les transports ont absorbé 68% du pétrole importé par la France), sociale (pour 10% de la population française, la durée quotidienne des déplacements locaux est supérieure à deux heures ; 59% des personnes allant travailler en voiture déclarent ne pas avoir de mode alternatif) et économique (la facture énergétique de la France, essentiellement pour le pétrole, s'est élevée à 48 milliards en 2009).

Terra Nova propose donc un nouveau modèle pour les transports :

- taxation des poids lourds et véhicules utilitaires légers, fiscalisation du carburant aérien, péage urbain, écomodulation des réglementations ;

- maîtrise de la demande de mobilité (mixité des activités, urbanisme polycentrique, densification et meilleure répartition du tissu industriel) ;

- renforcement des compétences des agglomérations et des régions ;

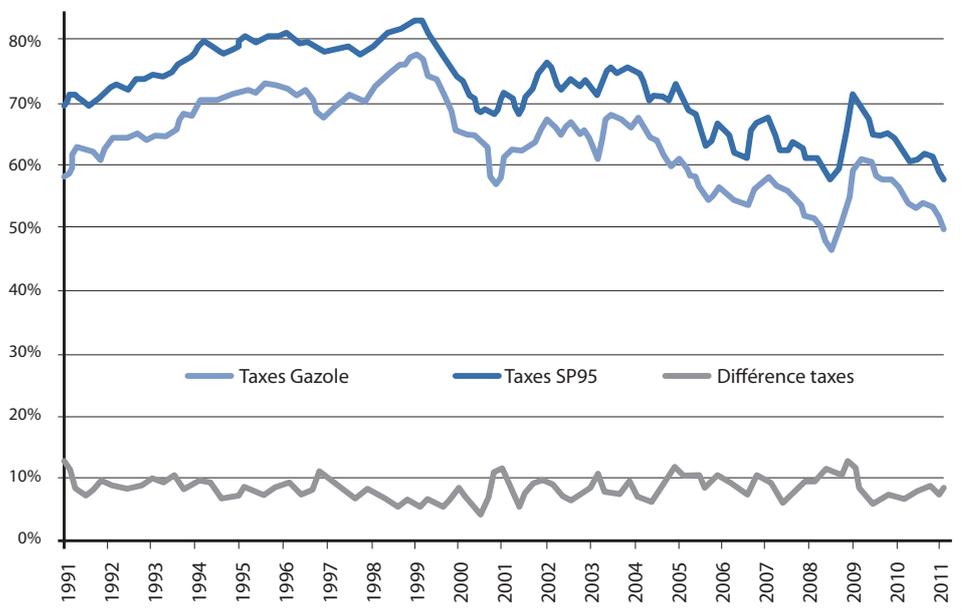
- développement du covoiturage (voies réservées), de l'autopartage, des plateformes d'informations multimodales, des télécentres de travail et des visiochabots ;

- remise en cause du tout-TGV.

« Un bon élu n'est pas celui qui obtient l'implantation d'une gare TGV dans sa région. Dans un contexte de crise, il faut évaluer de manière raisonnée chaque nouveau projet de LGV. Chaque mode de transport doit être développé dans son domaine de pertinence : une infrastructure lourde, si elle s'avère non rentable et ponctionne l'argent public, n'a rien de moderne. Il ne s'agit pas de mettre fin à l'évolution du TGV en France ou en Europe, mais de réconcilier le citoyen et le décideur politique avec d'autres modes de déplacements régionaux et interrégionaux tels que des cars à haut niveau de service, quand ils sont économiquement, socialement et environnementalement plus pertinents ».

Le rapport de Terra Nova rejoint souvent le point de vue de la FNAUT, mais ses rédacteurs - hauts fonctionnaires, financiers, chercheurs, techniciens des transports - se sont un peu trop laissés influencer par le lobby autocariste et ont oublié un détail : beaucoup d'usagers d'un train supprimé se reportent sur la voiture et non sur le car...

Part des taxes dans les prix des carburants



Elles ont été données lors d'un récent débat public organisé par Mobilettr.

Hervé Mariton, UMP : « l'Etat doit s'engager sur le SNIT mais les projets cofinancés par les collectivités territoriales seront privilégiés. Il faudra clarifier les compétences des collectivités, celles des régions seront renforcées. »

Pascale Le Néouannic, Front de gauche : « nous partons de l'intérêt social et environnemental, et contestons le toujours plus et plus vite. Il faut réduire la mobilité avant de financer des infrastructures. Les usagers paient déjà assez. » Le FG avance un « droit au transport », l'UMP lui oppose « une liberté individuelle de mobilité pour améliorer l'économie du pays ».

Pierre Serne, EELV : « nous nous basons sur la baisse des émissions de CO2 et sur le nombre d'usagers concernés ; la vitesse ne tient pas qu'au TGV, elle peut être garantie par une politique de maintenance et de robustesse qui écarte les pannes. »

Daniel Garrigue, Modem : « il faudra peut-être renoncer à de nouvelles LGV et retenir des projets locaux. »

Roland Ries, PS : « le SNIT empile des projets d'une valeur de 245 milliards, 120 ans du budget de l'AFITF, nous ne pouvons pas améliorer 1 000 km de voies ferrées par an et lancer des chantiers nouveaux en même temps. Nous reprendrons la politique du fret ferroviaire à zéro. Le report modal a besoin d'une forte volonté politique, la comparaison entre modes doit se baser sur le coût réel (pollution, accidents). » Contrairement à Hervé Mariton, il doute de l'opportunité du projet Lyon-Turin.

EELV veut un versement transport régional des entreprises. L'UMP y est défavorable. Le Modem souhaite utiliser des fonds de l'Union européenne.

Le PS veut avancer sur le péage urbain, comme le Modem.

Le projet de loi autorisant le transport en autocar à longue distance fait l'unanimité à condition de ne pas mettre le rail en péril. L'UMP déclare le car « favorable à l'environnement sur certains créneaux ». Le Front de gauche lui reconnaît une place. Pour le PS : « l'époque n'est plus à la compétition entre modes mais à l'organisation de l'intermodalité. » Denis Baupin défend lui aussi la mise en place de ligne de cars express sur les liaisons mal desservies par le train, mais également dans les zones périurbaines, avec la possibilité de voies réservées sur les autoroutes : mieux vaut mieux 30 personnes dans un véhicule que 30 voitures conduites en solo (la FNAUT préfère 100 personnes dans un train).

Nous avons regretté (FNAUT Infos n°202) la pauvreté du programme transports de **François Hollande**. Ses intentions ont été précisées par son conseiller Roland Ries, sénateur-maire PS de Strasbourg, dont l'intervention corrige en partie notre déception.

La FNAUT ne peut qu'approuver les engagements suivants :

- un 3ème appel à projets de TCSP urbains sera lancé, avec une subvention de l'Etat de 500 millions d'euros ;

- dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants, des autorités organisatrices de la mobilité durable (AOMD) seront créées ; elles gèreront les transports publics, l'autopartage, le covoiturage, les vélos en libre-service, le stationnement et la voirie ;

- un renforcement de la loi SRU favorisera la densification urbaine ;

- la tarification des transports urbains selon le quotient familial (Grenoble, Strasbourg) sera étendue, le candidat étant hostile à la gratuité généralisée ;

- la loi Bertrand sur le service prévisible en cas de grève sera conservée ;

- les quatre « coups partis » de lignes à grande vitesse seront confirmés, une « évaluation de l'utilité sociale » des autres projets sera entreprise ;

- une extension du versement transport en dehors des périmètres de transport urbain permettra le financement des TER par les régions ;

- une ouverture prudente du TER à la concurrence aura lieu à titre expérimental, à l'initiative des régions ;

- le fret ferroviaire sera modernisé (raccourcissement des ports) ;

- la taxe kilométrique poids lourds (Eurovignette 3 intégrant certains coûts externes) sera mise en place et renforcée pour financer les transports publics.

Ce programme présente cependant bien des lacunes. Pourquoi ne pas élargir l'AOMD à l'aire urbaine afin d'intégrer les zones périurbaines sources de trafic automobile ? Rien n'est dit sur les agglomérations de moins de 100 000 habitants, dans lesquelles le trafic automobile se développe encore (les PDU devraient y être obligatoires), le code de la rue, la sécurité routière, les agrocarburants, le péage urbain, les opérateurs ferroviaires de proximité. Quid de l'évolution de l'offre et des modalités de financement des dessertes Intercités et pourquoi refuser une ouverture à la concurrence alors qu'elle est envisagée pour les services TER et qu'il s'agit de service public dans les deux cas ? Une nouvelle gouvernance du rail est proposée sous forme d'une holding à l'allemande, comme le souhaitent les présidents de régions PS et les syndicats de cheminots, mais cette formule, qui présente des risques, est envisagée avant même la définition d'un projet ferroviaire (offre

de services, consistance du réseau, financement, conditions de concurrence avec la voiture et l'avion).

Rappelons que le candidat est favorable à la LGV Poitiers-Limoges, le projet le plus mal conçu de tous, et refuse contre tout bon sens l'abandon de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes ainsi que des projets autoroutiers inscrits au SNIT (en particulier l'A45 Lyon - Saint-Etienne). Mais il est hostile au grand contournement de Strasbourg, comme Roland Ries. Sa prise de position réaffirmée en faveur de la TIPP flottante écarte toute fiscalité écologique automobile, à l'exception d'une taxe autoroutière (la taxation du kérosène consommée par les avions en trafic intérieur est elle aussi ignorée).



Nicolas Sarkozy s'est déclaré fermement hostile à un blocage du prix des carburants automobiles. Il considère que la hausse de ce prix est une conséquence de celle du prix du pétrole, et que la seule parade consiste à utiliser une voiture sobre. Il estime plus généralement qu'il faut jouer la carte des économies d'énergie et développer par ailleurs les énergies non fossiles (nucléaire et renouvelables).

Marine Le Pen s'est prononcée pour la fin de l'ouverture du rail à la concurrence «notamment étrangère», fustigeant le «pitoyable exemple anglais» (qu'elle connaît manifestement très mal), et en faveur de la réunion de RFF et de la SNCF. Elle a plaidé pour la «fin du tout-TGV» et pour un meilleur redéploiement des lignes classiques.

Jean-Luc Mélenchon affirme être foncièrement opposé aux mises en concession des autoroutes. Il a réaffirmé sa volonté de développer le transport ferroviaire et fluvial et le transport maritime côtier : tous les camions traversant notre pays entre la frontière belge et la frontière espagnole passeront sur les trains. Il veut baisser les tarifs ferroviaires voyageurs et fixer un prix unique au kilomètre, inscrire dans la loi le wagon isolé (messagerie ferroviaire) comme un service d'intérêt général éligible aux subventions publiques.

Le Front de gauche a dénoncé les conditions de transport sur le RER A (un incident récent a immobilisé des voyageurs à destination de La Défense pendant plusieurs heures) : « des conditions pires que celles, très réglementées, des animaux d'abattage ».

Nous résumons ci-dessous le remarquable 16ème rapport annuel de la Fondation Abbé Pierre, « l'état du mal-logement en France ». Publié en février 2011 mais toujours d'actualité, ce rapport utilise exclusivement des chiffres issus des statistiques officielles. Il met en évidence les méfaits de la politique du logement, en particulier sur l'étalement urbain.

Tous propriétaires ?

Depuis 1945, tous les gouvernements ont, par divers dispositifs, favorisé l'accès à la propriété de la résidence principale. Nicolas Sarkozy a même fixé un objectif de 70% de propriétaires contre 58% aujourd'hui, affirmant que la propriété est « une sécurité en cas de chômage, une garantie de niveau de vie pendant la retraite et un cadeau à transmettre aux enfants » (selon un sondage Opinion Way réalisé en 2010, la propriété du logement a la préférence de 90% des Français).

Le modèle européen n'est pas toujours celui de l'accès généralisée à la propriété. Le taux français de propriétaires est supérieur à celui de nombreux pays européens très développés : Suisse, Suède, Allemagne (43%). Quant au modèle sud-européen (Grèce, Italie, Portugal, Espagne) du « tous-propriétaires » il entraîne un gros déficit de parc locatif et génère un grave problème sociétal : la non-décohabitation des jeunes d'avec leurs parents.

Faire aujourd'hui de l'accès à la propriété le pivot de la politique du logement est socialement dangereux : devenir propriétaire exige un effort financier de plus en plus inabordable, car le prix de l'immobilier a plus que doublé entre 2000 et 2008 (+ 5% seulement en Allemagne), alors que les revenus n'ont progressé que de 25%.

Les ménages modestes doivent souscrire des emprunts sur de très longues périodes et rembourser des traites atteignant 33% de leurs revenus : « ce seuil d'endettement longtemps considéré comme maximal par les banques tend à devenir la norme ». *Et, au moindre incident de vie (séparation, chômage, maladie), l'accès à la propriété peut devenir « un rêve qui piège » et non « un statut qui protège ».*

Etalement urbain

Pour la Fondation Abbé Pierre, la politique du « tout-accession » néglige les enjeux urbains : « l'accès à la propriété génère un étalement urbain consommateur d'espace, d'énergie et de temps, et contribue au renforcement de la ségrégation sociale ».

Les ménages modestes sont contraints d'accéder à la propriété dans des périphéries toujours plus éloignées des villes. Il en résulte des charges élevées, pour eux en transport et pour les collectivités en infrastructures et services, alors que les impératifs du développement durable exigent au contraire de densifier les espaces déjà bâtis !

Le développement de l'accès à la propriété, notamment quand il concerne des ménages modestes, s'accompagne donc, depuis plusieurs décennies, d'un étalement urbain croissant : 47,5 % des accédants récents ayant acheté dans le neuf entre 2002 et 2006 habitent ainsi en zone rurale, qu'elle soit éloignée ou périurbaine ; ils étaient 29 % au début des années 1990 et 38,3 % à la fin des années 1990.

Outre son coût financier pour les ménages et la collectivité, le coût écologique de l'étalement urbain est lourd. « Après le Grenelle de l'environnement, promouvoir l'accès à la propriété dans les conditions actuelles peut donc apparaître... anachronique ». Le Conseil d'État souligne d'ailleurs, dans un rapport paru en 2009, que « pour être cohérents, les pouvoirs publics devraient refuser d'accorder du crédit, notamment les PTZ (prêts à taux zéro), pour tout projet qui contribuerait à l'étalement urbain ».

Emiettement de l'habitat

Le coût du logement n'est évidemment pas la seule explication de l'étalement urbain : celui-ci résulte de la pression de la demande, mais aussi des politiques d'urbanisme et de développement routier, des aides au logement et des règles fiscales et immobilières. Il s'accompagne de la diminution de la taille des opérations immobilières : la place de l'urbanisme opérationnel a été divisée par trois en vingt ans, la crise économique de 2008-2009 a accentué le phénomène. « La part du lotissement dans la maison individuelle a encore reculé. Elle n'occupe plus que le quart du marché de la maison individuelle isolée neuve ».

« La restriction des terrains à lotir dans les plans d'occupation des sols s'est ainsi accompagnée paradoxalement d'une augmentation de la part du logement diffus sur des parcelles plus émiettées et plus grandes que celles des lotissements. Ce succès s'explique parce que le logement diffus est le seul produit immobilier sans risque financier pour l'opérateur. En outre c'est aussi le produit le moins cher, facilement éligible aux populations à revenus modestes soutenues par les mesures du plan de relance, comme le doublement du prêt à taux zéro et le Pass foncier ».

Il y a étalement urbain quand la surface urbanisée s'étend plus rapidement que la croissance de la population.

Selon Gérard Leras, conseiller régional EELV de Rhône-Alpes, une cause majeure de l'étalement, outre la politique du logement, est la « boulimie d'espace de l'urbanisme commercial et des zones de logistique routière ».

En France, l'extension des surfaces dites « artificialisées » au détriment des terres agricoles et des forêts a atteint 740 km² par an depuis 2006. Entre 1992 et 2004, elle a augmenté de 20 % pour un accroissement de population de 6 %.

En Europe, près de 400 m² par habitant sont « imperméabilisés », recouverts de macadam ou de béton.

Selon Laurent Chalard, géographe à Paris IV, « des villages ruraux de 700 à 2 000 habitants se sont couverts de zones pavillonnaires jusqu'à urbaniser près de 80 % de leur territoire ».

A Montpellier, Toulouse, Nantes ou Rennes, la distance moyenne des constructions neuves au centre de l'aire urbaine n'a cessé de s'accroître.

À Rennes, cette distance était en moyenne de 8,5 km au cours de la période 1990-1998, mais de 13,2 km en moyenne depuis 1999, soit une hausse de 55 % (32 % à Montpellier, 50 % à Toulouse, 61 % à Nantes).

En 1990, 75% des habitants de l'aire urbaine de Nantes vivaient dans l'agglomération, aujourd'hui 45% seulement. L'objectif est de revenir à une part 60% en 2030.

Des actions possibles

La Fondation Abbé Pierre propose de « construire une ville de qualité, équitable et durable, un impératif pour vivre ensemble », ce qui implique de :

- favoriser une plus grande densité et limiter l'étalement urbain pour une politique de l'habitat durable ;
- construire massivement, mais aussi « bien construire » selon des logiques d'aménagement cohérentes avec les objectifs de réduction des émissions de CO₂, donc de conditionner certaines aides et d'ériger certains interdits lorsque le « mitage » du territoire ou le gaspillage du foncier est en jeu.

Au Canada, les pouvoirs publics favorisent la densité urbaine : il faut payer pour habiter loin de la ville.

Dans l'Ontario et plusieurs autres provinces canadiennes, les promoteurs développant des projets de construction éloignés des centres-villes paient aux collectivités une taxe, selon le principe du pollueur-payeur. Cette pénalité est souvent reportée sur les acheteurs de maisons neuves.

Super bêtisier

✕ Thierry Cornillet, ancien maire UDF de Montélimar : « l'avenir de notre agglomération passe par la réalisation ou non de la gare d'Allan. Le choix est simple : ou il existera 5 grosses agglomérations dans la vallée du Rhône - Lyon, Valence, Montélimar, Avignon et Marseille - ou seulement 4. Ne pas avoir d'arrêt sur la LGV nous interdirait de boxer dans la catégorie des agglomérations d'avenir. Les emplois du futur, la préservation de notre cadre de vie et notre essor économique et touristique en dépendent. La question n'est pas seulement la liaison-Montélimar-Paris, mais aussi les liaisons avec Londres, Bruxelles, Francfort, Rome et Barcelone. La gare coûterait cher, mais Versailles aussi a coûté cher ! »

Bêtisier ordinaire

✕ Fernando Alonso, pilote de l'écurie Ferrari : « quand la vitesse est limitée à 110 km/h sur une autoroute, je m'endors ». Réponse d'Alfredo Rubalcaba, alors ministre espagnol de l'Intérieur : « aux USA, on roule à 110 km/h et personne ne s'endort ».

✕ Alain Rodet, député-maire PS de Limoges rendu furieux par l'hostilité de la FNAUT à la LGV Poitiers-Limoges : « les usagers sont toujours représentés dans les colloques par un retraité dont la fédération ne s'est pas réunie depuis des années et qui, habitant la région Rhône-Alpes, correctement desservie par le TGV, considère que les autres régions n'ont pas besoin du TGV » (intervention en réunion de ... la Commission des finances de l'Assemblée Nationale). Minable !

✕ Eric de Caumont, avocat favorable à une amnistie présidentielle : « vu la façon dont les automobilistes sont rackettés et opprimés, je ne trouve pas choquant de faire un cadeau aux Français une fois tous les cinq ans. Pendant qu'on pénalise un automobiliste qui a roulé à 180 km/h sur une autoroute déserte une fois dans sa vie, des banquiers et des agences de notation mettent impunément des Etats à genoux ».

Ministre ignorante

Porte-parole de Nicolas Sarkozy, Nathalie Kosciusko-Morizet, précédemment ministre de l'Ecologie et des Transports, s'est trompée sur le prix d'un ticket de métro, l'évaluant à « 4 euros et quelques », au lieu de 1,70 (tarif parisien), le 24 février sur Europe 1 : « Mea culpa, ça fait bien longtemps que je n'ai pas acheté un ticket de métro ».

Elle ne manque pas d'humour : « nous avons, avec le Grenelle de l'environnement, transformé la France », a-t-elle déclaré en abandonnant son poste au Premier ministre, écologiste bien connu.

BREVES

Amnistie ?

En 2007, Nicolas Sarkozy a judicieusement refusé toute amnistie présidentielle et a ainsi mis fin à une tradition stupide, « une pratique d'un autre âge ». Comme l'éphémère candidat centriste Hervé Morin, seule Marine Le Pen s'est déclarée favorable à une amnistie des PV de stationnement et des amendes pour petits excès de vitesse : elle veut même supprimer le permis à points ! Nathalie Arthaud (Lutte Ouvrière), comme Philippe Poutou (NPA), ne veut amnistier que les PV de stationnement, « un impôt supplémentaire insupportable pour les travailleurs pauvres et les chômeurs » (l'amende est maintenant de 17 euros). Selon Auto Plus, 47% des Français sont aujourd'hui hostiles à l'amnistie, même celle des PV.

Ecoconduite

L'écoconduite permet de réduire la consommation de carburant de 10 à 25%. Ses principes : réduire la vitesse, rouler de manière régulière, maintenir le moteur à bas régime, anticiper pour s'arrêter le moins possible. Sur un trajet de 250 km, rouler à 120 km/h au lieu de 130 fait perdre 5 mn mais fait économiser 2,5 litres de carburant. Et pourquoi démarrer avant d'avoir bouclé sa ceinture ?

L'économie de carburant n'est pas la seule justification de l'écoconduite, selon un lecteur de l'Age de Faire adepte de cette pratique : « grâce à l'écoconduite qui utilise au maximum le frein moteur, je fais aussi 100 000 km au lieu de 50 000 avec un jeu de pneus, et 30 000 km au lieu de 15 000 avec les mêmes plaquettes de frein ».

Congestion

La FNAUT a été consultée discrètement par le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF) sur son projet d'introduire la réservation obligatoire et payante dans les RER et trains franciliens afin de faire face rapidement à leur saturation aux heures de pointe. Estimant que de nombreux usagers pourraient se reporter aisément sur les circulations d'heures creuses, la FNAUT a donné un avis favorable.

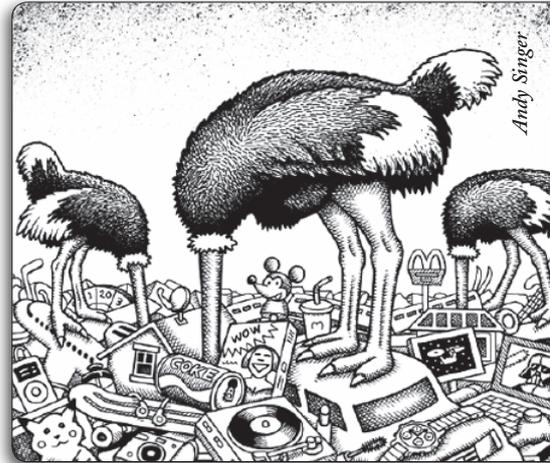
BIEN DIT

✓ **Bernard Rivalta**, président du SYTRAL de Lyon : « poursuivre le développement du réseau de transport urbain en investissant, c'est créer pour le BTP des emplois non délocalisables ».

✓ **Dominique Quinio**, directrice de la rédaction de La Croix, dénonce le « dérapage routier » et « le grand excès de vitesse démagogique » de Marine Le Pen, qui refuse une politique de sécurité routière « punitive » et « la chasse à l'automobiliste ».

Innovations

Toujours soucieux de leur image de marque, les grands élus grenoblois ont décidé de relancer leur projet de rocade routière nord sous une forme doublement moderniste : les voitures qui l'emprunteront seront ferroutées sur des wagons Modalohr, ce qui supprimera la pollution de l'air dans le tunnel (le temps d'attente aux heures de pointe n'excèdera pas 20 mn), et la galerie de sécurité sera équipée de télécabines automatiques facilitant l'évacuation des usagers en cas d'incident.



Tunnel pour éléphants

Certaines autoroutes françaises sont équipées de passages souterrains pour la faune sauvage. A l'initiative de l'association kényane de préservation de la nature, l'autoroute transafricaine qui relie Le Cap au Caire a été, elle, équipée d'un passage pour éléphants près du mont Kénya : ce tunnel a permis de restaurer un chemin historique emprunté par les éléphants et de protéger ces derniers contre le braconnage.

Lunettes perdues

Après s'être aperçu qu'il avait égaré ses lunettes, le conducteur d'un train rapide japonais a déclenché l'arrêt d'urgence. Les 700 passagers du train ont subi un retard d'une heure. Au total, 17 trains ont été retardés. Le conducteur de train a dû présenter ses excuses. Il a heureusement retrouvé ses lunettes dans un vestiaire de la gare de départ.

MAL DIT

✕ **Louis Nègre**, sénateur UMP des Alpes-Maritimes : « je défends l'A51 parce que ce projet a un intérêt évident ».

Un intérêt tellement évident qu'il n'a même pas été inscrit au SNIT ! Il faudrait injecter deux milliards d'euros d'argent public pour le faire aboutir.

Franche-Comté

● François Jeannin, président de la FNAUT Franche-Comté : « chaque jour depuis le début 2012, on nous signale des dysfonctionnements du TER. La suppression des trains est répétitive, la régularité est dégradée, surtout entre Belfort et Besançon, la capacité du matériel est insuffisante, la qualité de service est déplorable. Le Conseil régional a sa part de responsabilité ».

Ile-de-France

● Gilles Durand, AUT Ile-de-France : « plus de 50% des parisiens ne possèdent pas de voiture et arrivent à s'en passer, pourquoi la Ville de Paris veut-elle les inciter à en utiliser une pour des déplacements urbains courts avec le système Autolib' très attractif car il leur garantit une place de stationnement à destination ? On crée des places réservées aux voitures Autolib' alors qu'il en manque pour les vélos, et l'argent public investi dans Autolib' ne l'est pas dans les aménagements cyclables et les transports collectifs ».

Languedoc-Roussillon

● Eric Boisseau, représentant régional de la FNAUT : « depuis deux ans, la fiabilité et la ponctualité du TER se sont améliorées, c'était la condition préalable pour que les automobilistes puissent changer de comportement. Un continuum urbain s'étend aujourd'hui de Beaucaire à Béziers, créer de nouvelles routes est une hérésie, c'est le rail qui est la seule solution. Entre Genève et Lausanne, 7 trains par heure et par sens entre 5h et 24h transportent 50 000 personnes chaque jour ; entre Nîmes et Montpellier ne circulent que 2 trains par heure de pointe, et le trafic quotidien n'est que de 5 000 voyageurs. A Montpellier, les lignes 3 et 4 de tramway vont être mises en service, des prolongements par tram-train sont justifiés ».

Midi-Pyrénées

● Jacques Vaisson, président de l'association TARSLY : « les dysfonctionnements du TER Toulouse-Albi sont inadmissibles ». Alain Berthoumieu, représentant régional de la FNAUT, dénonce plus généralement « le manque de volonté de la SNCF pour améliorer l'exploitation des lignes fragilisées du Lot, de l'Aveyron et du Tarn. La capacité des trains est inadaptée à la fréquentation, des trains sont annulés faute de personnel ou de matériel de réserve, les horaires et les correspondances ne sont pas attractifs, des gares ont perdu leurs voies de croisement ». La FNAUT conteste la fermeture de la ligne Cahors-Capdenac malgré l'important trafic routier parallèle.

Pays de la Loire

● Fabrice Eymon, représentant de la FNAUT en Mayenne : « à Château-Gontier, la voie ferrée a été démantelée au profit d'une rocade routière avant même le jugement du tribunal administratif devant lequel la FNAUT contestait la décision de fermeture de la ligne et malgré l'exposé du commissaire du gouvernement qui donnait raison à la FNAUT sur le fond. Dans quelques années, on se rendra compte du gâchis, une ligne complémentaire de la ligne principale Le Mans-Nantes est nécessaire pour assurer son délestage ».

● L'association nantaise déplacements environnement (ANDE) et la FNAUT soutiennent les projets de lignes Chronobus (bus à haut niveau de service) dont la mise en service permettra d'éviter le maintien d'un réseau nantais à deux vitesses, avec des tramways performants et des bus lents et peu fréquents. Les deux associations approuvent les contraintes nouvelles qui seront apportées à la circulation automobile.

Poitou-Charentes

● Benoît Groussin, FNAUT-PC, réclame le démarrage rapide de la deuxième phase de la modernisation de la ligne Angoulême-Saintes (20 trains par jour contre 12 il y a 5 ans, 450 000 voyageurs par an, c'est la deuxième ligne de la région) alors que RFF a revu sa participation financière à la baisse contrairement à ses engagements. Comme la CGT, il dénonce l'inflation des coûts de la modernisation. La rénovation de la voie, déjà effectuée, serait sans effet en l'absence d'une signalisation moderne permettant de porter la vitesse à 140 km/h et de gagner 6 mn. Ultérieurement, la ligne devrait être électrifiée jusqu'à Royan.

Provence-Alpes Côte d'azur

● Frédéric Laugier, secrétaire général de la FNAUT PACA : « l'évolution des transports en PACA est globalement positive. Le bon sens l'a emporté avec les tramways de Marseille et Nice, mais Toulon est malheureusement un cas unique en France, le maire Hubert Falco ayant abandonné un projet ficelé et financé. La gratuité des transports adoptée à Aubagne est une fausse bonne idée. Par contre le projet de tram-train Avignon-Carpentras, défendu de longue date par la FNAUT, est très prometteur. Les services TER s'améliorent depuis un an, mais Manosque est mal desservi et Digne reste enclavée. Quant aux relations Marseille-Paris, un train de nuit a disparu au bénéfice des compagnies aériennes low-cost ».

● La FNAUT est représentée au Conseil National de la Sécurité Routière (Jean-François Hogu), à la Commission Nationale des Sanctions Administratives (Christian Broucaret), à l'Autorité de la Qualité de Service dans les Transports (Jean Lenoir, Marc Debrincat).

● Jean Lenoir a rencontré Olivier Dutheillet de Lamotte, conseiller d'Etat chargé d'étudier les aspects sociaux de l'ouverture du TER à la concurrence.

● La Fédération des Industries Ferroviaires, Jean Lenoir et Michel Dubromel (FNE) ont été reçus par Boris Ravignon, conseiller de Nicolas Sarkozy pour le développement durable.

● Jean Sivardière a rencontré le sénateur PS du Loiret Jean-Pierre Sueur et le sénateur UMP de l'Indre Louis Pinton à propos du projet de LGV POCL.

● Marc Debrincat, François Jeannin et Mélanie Chatelier ont rencontré la médiatrice SNCF Nicole Notat au sujet de l'horaire SNCF 2012.

● Gilles Laurent a participé à un débat organisé par l'IRU (International Road Union) à Bruxelles sur les services d'autocars longue distance.

● Marc Debrincat, Jean Lenoir et Audrey Péniguel ont remis à la DGITM leur étude sur l'ouverture du rail à la concurrence et les droits de voyageurs.

Journée de formation

La prochaine journée de formation de la FNAUT aura lieu le 12 mai 2012 à Paris. Elle sera organisée par Marc Debrincat sur le thème de « l'ouverture du rail à la concurrence ». Participation gratuite, renseignements et inscription (obligatoire) auprès du secrétariat de la FNAUT (01 43 35 35 77).

Les droits des voyageurs

Marc Debrincat, juriste de la FNAUT et administrateur de la SNCF représentant des voyageurs, et le journaliste François Regniault viennent de publier aux éditions Dalloz, collection A savoir, un vademecum simple et pédagogique des services proposés par la SNCF. Le livret (3 euros) tient dans la poche et rassemble de nombreuses informations pratiques classées par ordre alphabétique : abonnements, signes, fraude, grèves, handicap, médiation, objets perdus, taxis, vélos... Les suggestions d'amélioration seront les bienvenues.

fnaut infos- Bulletin mensuel d'information

Directeur de publication : Jean Sivardière
CPPAP n° 0913 G 88319 - Dépôt légal n°203
ISSN 0983-172 X - Tirage : 1500 ex.
Imprimerie : Sipap-Oudin, 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, M° : Pernety

tél. : 01 43 35 02 83 fax : 01 43 35 14 06

e-mail : contact@fnaut.fr

Internet : <http://www.fnaut.fr>

CCP : 10 752 87 W Paris

LIGNES À GRANDE VITESSE : FUITE EN AVANT OU MALTHUSIANISME FERROVIAIRE ?

Le vrai prix des carburants

L'économiste Jean-Marie Beauvais a actualisé son étude sur le prix réel des carburants automobiles (FNAUT Infos n°173). Les prix relevés fin mars 2012 étaient de 1,44 € le litre de gazole et 1,64 € le litre de super 95, soit en moyenne 1,48 € le litre de carburant (environ 80% du carburant consommé est du diesel), et le SMIC est passé à 9,22 € par heure : il faut travailler aujourd'hui 9,6 mn pour acheter un litre de carburant contre 19,6 mn en 1970. Le prix réel a donc été divisé par 2. Ce résultat tient compte de la hausse du prix du pétrole, de la baisse du taux de la fiscalité des carburants et de la dieselisation du parc automobile.

Si on prend aussi en compte la baisse de consommation des voitures, on constate que le coût réel du carburant pour un parcours de 100 km en voiture a été divisé par 2,5 depuis 1970, passant de 168 mn de travail à 68. Cette réalité reste ignorée de la classe politique et du grand public.

Ceci étant, la situation risque fort d'évoluer en raison de la hausse continue et structurelle du prix du pétrole. Tous les géologues pétroliers, experts les mieux informés, le disent : les réserves de pétrole disponibles à des coûts abordables et sans risques inacceptables pour l'environnement s'épuisent peu à peu alors que la demande des pays émergents explose.

Un blocage du prix des carburants est donc irréaliste, à moins d'accepter une intervention ruineuse de l'Etat ; il ne pourrait avoir un sens que si ce prix ne présentait que des fluctuations passagères dues à des tensions géopolitiques.

Les automobilistes doivent s'accoutumer à l'idée que leurs déplacements seront de plus en plus coûteux à l'avenir. Cette perspective est encore plus vraie pour les passagers aériens : le coût du kérosène représente 30% du prix du billet d'avion, or le kérosène n'est pas taxé (une anomalie qui coûte plus d'un milliard d'euros par an à l'Etat) et subit donc directement, sans amortisseur fiscal, la hausse du prix du pétrole.

On doit donc s'attendre, à moyen terme et peut-être même à court terme, à des reports massifs de trafics automobiles et aériens sur les transports collectifs urbains et ferroviaires. Mais ces derniers ne disposent pas de la capacité nécessaire pour absorber de tels reports : ils sont soit saturés, soit sous-développés ou quasiment absents. Un énorme effort en leur faveur est indispensable, raison de plus pour ne pas gaspiller l'argent public et pour introduire une fiscalité écologique permettant de dégager les moyens financiers qui font défaut aujourd'hui.

Jean Sivardière



Photo : Marc Debrincat

La FNAUT a toujours été favorable à la construction des lignes à grande vitesse (LGV), tout en critiquant les défauts de l'exploitation du TGV par la SNCF. Mais faut-il poursuivre aujourd'hui l'extension du réseau des LGV au-delà des « coups partis » issus du Grenelle de l'environnement (Le Mans-Rennes, Tours-Bordeaux, la deuxième phase de la LGV Est et le contournement de Nîmes et Montpellier) ? Après avoir étudié longuement les arguments des opposants aux LGV et ceux de leurs promoteurs, la FNAUT estime qu'un moratoire n'est pas pertinent : d'autres projets, sélectionnés avec rigueur et hiérarchisés, permettent d'augmenter la capacité du réseau ferré et de le mailler, d'équilibrer la desserte du territoire français et de provoquer des transferts modaux bénéfiques pour l'environnement.

Les LGV progressivement mises en service depuis 1981 ont été construites sans opposition majeure : des difficultés ont certes été rencontrées (en particulier pour la LGV Méditerranée), mais la modernité du TGV était bien perçue du public et ses performances appréciées des voyageurs malgré les contraintes d'utilisation imposées par la SNCF ; le TGV faisait l'objet d'un large consensus chez les décideurs politiques, tous persuadés de ses bienfaits économiques et écologiques ; des financements ont été trouvés, quitte à accepter un endettement dangereux. Cette perception favorable du TGV a dominé le Grenelle de l'environnement, à la suite duquel de nombreux projets de LGV ont été retenus.

Les projets de LGV

Ils se répartissent en trois groupes, la distinction entre les projets des groupes 2 et 3 étant assez imprécise.

1 - Les « coups partis », ayant fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique, dont

le financement a été bouclé et dont la réalisation est engagée : LGV Est 2ème phase, Tours-Bordeaux, Bretagne-Pays de la Loire, contournement de Nîmes-Montpellier (18 milliards d'euros au total). La LGV Rhin-Rhône branche Est 2ème phase et la partie internationale du Lyon-Turin peuvent être rattachées à ce groupe.

2 - Les projets qui doivent faire l'objet d'une enquête publique : Bordeaux-Toulouse, Bordeaux-Espagne, Poitiers-Limoges, Rhin-Rhône branche Ouest, le contournement de l'agglomération lyonnaise (CFAL), la partie française du Lyon-Turin (33 milliards au total).

3 - Enfin les projets encore à l'étude : LGV Rhin-Rhône branche Sud, LGV Provence-Côte d'Azur, Montpellier-Perpignan, le barreau francilien Sud d'interconnexion, Roissy-Picardie, LGV Paris-Normandie, LGV Paris-Orléans-Clermont-Lyon (POCL), LGV Toulouse-Narbonne (56 milliards environ). A ce groupe on peut rattacher un imprécis barreau transversal Est-Ouest reliant la région lyonnaise à la façade atlantique.

Le rail dans le SNIT

Poursuivre, refuser ou sélectionner ?

L'ensemble des projets inscrits au schéma national des infrastructures de transport (voir FNAUT Infos n°191 et 193) est estimé à 245 milliards d'euros sur 30 ans : 140 milliards pour les infrastructures nouvelles (ferroviaire 76,5%, fluvial 11,5%, routier 9,5%, portuaire 2,3% et aérien 1%) ; 105 milliards pour l'optimisation des réseaux (ferroviaire 64%, routier 27%, portuaire 6,5%, aérien 1%).

Cette estimation ne tient pas compte des projets urbains : Grand Paris, 25 milliards, et TCSP de province, 47 milliards. De nombreux projets n'ont pas été évalués (le barreau LGV Est-Ouest en particulier), ou intégrés dans le SNIT (c'est le cas d'importants travaux routiers).

Le rail représente 174 milliards (71% du total) : 107 pour les LGV, soit 61% du total ferroviaire et 44% du total SNIT, et 67 pour le réseau classique.

Un contexte nouveau

Depuis le Grenelle de l'environnement, la situation a notablement évolué.

1 - Le trafic TGV a semblé s'essouffler, et les prévisions de trafic sur les futures LGV paraissent à certains trop optimistes et seraient à réviser.

2 - Les coûts des LGV explosent à un moment où les fonds publics aussi bien que privés se raréfient, et le programme du Grenelle de l'Environnement apparaît aujourd'hui peu réaliste. Le financement des «coups partis» a été obtenu très difficilement et il est fragile : certaines collectivités refusent d'y participer (Poitou-Charentes, départements de Midi-Pyrénées).

3 - Le prix du billet augmente du fait du coût des péages, et le modèle économique du TGV est remis en question. « La rentabilité des futures LGV est sur le banc des accusés » (Les Echos du 18/5/2011, à propos du rapport Mariton résumé plus loin en encadré).

4 - Les déficiences de plus en plus criantes du réseau classique amènent à concevoir de façon urgente, voire prioritaire, sa régénération, et à estimer qu'une large partie des crédits du secteur ferroviaire doit lui être consacrée.

5 - Enfin une fronde anti-TGV s'est levée, appuyée par des associations riveraines ou environnementalistes.

A l'étranger, divers projets de LGV sont remis en cause pour des raisons économiques ou écologiques. La liaison Lisbonne-Madrid est abandonnée ; le projet Lyon-Turin est toujours contesté côté italien ; les projets de LGV sont écartés en Suède et aux USA : « le TGV n'a plus le vent en poupe » (Le Monde, 11/7/2011). Cependant le nouveau gouvernement britannique a retenu le projet Londres-Birmingham.

La FNAUT a approuvé globalement la mise en place du réseau des LGV. Elle a cependant dénoncé de longue date ses effets pervers : positionnement des gares nouvelles, méthodes d'exploitation du TGV par la SNCF, négligence du réseau classique (FNAUT Infos n°167 et 199). Elle a critiqué le projet de LGV Poitiers-Limoges et émis des réserves sur d'autres (la version initiale du projet Paris-Normandie).

Face à la multiplication des projets au-delà des coups partis récents, la FNAUT s'interroge aujourd'hui sur le bien-fondé d'une large extension du réseau. Trois choix sont possibles.

1 - Doit-on admettre que les arguments passés sont encore valables pour les nouveaux projets et poursuivre la construction de LGV, au risque de s'appuyer sur des illusions et de reproduire les erreurs commises avec l'extension irréflectée du réseau autoroutier (voir les réflexions d'ALTRO) ?

2 - Faut-il au contraire, après le « tout-TGV » et la « TGV-mania » des années 1990, s'aligner sur les idées à la mode sur « la fin du TGV » et décréter un moratoire, comme l'a suggéré l'ex-ministre de l'Écologie Nathalie Kosciusko-Morizet avant son départ, ou même d'abandonner tous les projets de LGV, comme le réclament les signataires de la charte d'Hendaye, qui s'opposent plus généralement à tous les grands projets ?

3 - Peut-on, sans a priori idéologique, définir des critères de sélection des projets, puis rechercher les «bons» projets de LGV, à la fois nécessaires sur le plan social et écologique, bien justifiés économiquement, s'intégrant correctement dans l'ensemble du réseau ferré et susceptibles de le valoriser, et écarter les projets non indispensables, voire inutiles ou fantaisistes ?

De multiples acteurs interviennent dans le débat sur les LGV : Etat, RFF, SNCF, parlementaires, élus régionaux, associations nationales et locales très diverses, lobbies régionaux défendant un projet particulier de LGV, lobbies nationaux réclamant davantage d'infrastructures de transport, écologistes, géographes et économistes. La FNAUT a étudié attentivement leurs arguments, particulièrement ceux des opposants, qu'elle a recensés et analysés dans une étude remise à l'Association des Villes et Régions Européennes de la Grande Vitesse (VREGV) et publiée lors d'un récent colloque de l'association Avenir Transport. Nous résumons et commentons plus loin ces arguments avant de présenter les conclusions de la FNAUT.

Rêveries

La consultation du site altro.org est toujours aussi décoiffante. On y apprend que, grâce à la création de la transversale Alpes-Atlantique à grande vitesse Transline préconisée par l'association ALTRO (FNAUT Infos n°180), dorénavant couplée à la LGV Paris-Orléans-Clermont-Lyon « avec un Y renversé à hauteur de Montluçon » et à la LGV Paris-Normandie :

- une gare TGV serait implantée à Guéret, la Creuse y gagnerait « un positionnement européen » ;

- Transline constituerait « un pont ferroviaire entre Péninsule ibérique et Italie/Europe Centrale » ; le segment Montluçon-Lyon du POCL étant un des maillons clé du développement de la grande vitesse ferroviaire en Europe, il est à construire en priorité ;

- Transline pourrait être prolongée au nord de Caen vers Rouen et rejoindre la LGV Nord, ce qui ferait ainsi émerger « une superbe rocade du Bassin parisien répondant aux désirs des Bretons envisageant des liaisons avec le Bénélux ».

ALTRO se déclare par ailleurs favorable à l'interconnexion sud en Ile-de-France, qui donnerait naissance à la première transversale européenne Rennes-Bratislava. Selon son président René Souchon, par ailleurs président du conseil régional d'Auvergne, l'association ALTRO veut être « la voix des territoires », « elle est adaptée à un monde qui évolue de plus en plus vite ».

La charte d'Hendaye

Les signataires de cette charte publiée en janvier 2010 se situent à l'opposé de l'association ALTRO (FNAUT Infos n°183). Il s'agit d'associations françaises, espagnoles et italiennes « en lutte contre les LGV et les lignes dédiées au fret rapide à grande capacité, ces projets constituant pour les territoires traversés un véritable désastre écologique, socio-économique et humain ».

Selon elles, « les gouvernements et les administrations agissent avec opacité face à un profond désaccord social ; la justification des projets se fait sur des hypothèses de trafics et de rentabilités socio-économiques fausses ainsi que sur une sous-estimation des coûts ; la construction des LGV se fait au détriment des trafics de proximité, elle est contraire au développement durable ».

Les associations anti-LGV contestent « l'expansion aberrante des transports déchaînée par le capitalisme globalisé qui ne permet pas un développement local uniforme, mais au contraire favorise la concentration anormale des trafics et des productions et la délocalisation sauvage ».

La Loi d'Orientation des Transports Intérieurs impose d'élaborer un bilan socio-économique de chaque grande infrastructure de transport 5 ans après sa mise en service, et de le comparer à l'évaluation présentée lors de la décision de lancer l'opération. Le rapport Chapulut-Taroux (2010) répond à cette exigence pour les 7 LGV en service.

- La maîtrise d'ouvrage a été effectuée de manière satisfaisante : l'écart observé entre le coût final et le devis initial est en moyenne de 7% (alors qu'une étude portant sur 58 projets ferroviaires européens a révélé un dépassement moyen de 45%).

- La montée en charge du trafic sur une LGV peut être lente (6 ans pour la LGV Atlantique). A l'exception des LGV Paris-Lyon et Est dont les trafics ont été sous-estimés, les trafics en régime de croisière sont inférieurs aux prévisions d'environ 15% en moyenne hors LGV Nord (le trafic Transmanche a été très fortement surestimé).

- En moyenne, les gains de trafic par rapport à la situation de référence sont dus à des reports de trafic aérien (35%), à des reports de trafic routier (25%) et à 40% à une induction de trafic. Avec les prolongements de LGV en cours, la part du report aérien devrait augmenter.

- La réussite de la LGV Paris-Lyon a été exceptionnelle (axe majeur du réseau, trajet raccourci de 84 km).

- Comme pour les autoroutes, le prix au km a fortement augmenté dans les années 1990, en raison d'une meilleure prise en compte de l'environnement.

- Le coût de la minute économisée par voyageur annuel a augmenté d'une opération à l'autre, passant de 0,97 euro (Paris-Lyon) à 2,07 (Atlantique), 2,89 (Nord), 3,56 (LGV Méditerranée) et environ 3,25 (LGV Est, trafic 2010).

Il en est de même du coût d'investissement nécessaire pour gagner un voyageur annuel supplémentaire, qui est passé de 263 euros (Paris-Lyon) à 411 (Atlantique, 287 (Nord), 969 (LGV Méditerranée) et environ 850 (LGV Est).

- Le taux de rentabilité financière des LGV et le taux de rentabilité socio-économique ont également diminué d'une opération à l'autre. Le calcul de la rentabilité financière est difficile depuis 1997 car RFF et la SNCF se partagent les dépenses et les recettes.

- Rapportés aux coûts, les différents indicateurs économiques (gains de temps, de trafic) ont diminué constamment, sauf pour la LGV Rhin-Rhône. Mais on ne peut en déduire que les projets de LGV manquent d'intérêt, car il faut tenir compte de leurs avantages attendus en matière d'aménagement du territoire ou d'émissions de CO₂.

Dans un rapport à la commission des Finances de l'Assemblée Nationale (mai 2011), le député UMP Hervé Mariton estime que le projet de SNIT est conforme aux objectifs de report modal du Grenelle de l'environnement. Mais il note une non-hiérarchisation des projets, l'absence de plan de financement, la part trop grande faite aux infrastructures nouvelles au détriment de la régénération de l'existant (quel que soit le mode), enfin la fragilité financière du SNIT compte-tenu du retard de l'application de la taxe poids lourds, de l'engagement à réduire les déficits publics et de la montée des dépenses sociales : le SNIT est donc peu crédible car « la dépense excède de très loin les moyens actuellement mobilisés ».

Pour le rail, Hervé Mariton s'inquiète des faibles taux d'autofinancement des LGV par les péages attendus : 55% (Tours-Bordeaux), 43% (Bretagne), 35% (Bordeaux-Toulouse), 10% (PACA, Nîmes-Montpellier). Une faiblesse d'autant plus préoccupante que, selon lui, les prévisions de trafic sont surestimées comme cela a été le cas pour Eurotunnel, la LGV Nord et même la LGV Méditerranée. D'où pour l'Etat et les collectivités territoriales, le risque d'un engagement financier supérieur aux prévisions et, pour RFF, celui d'un déficit et d'une aggrava-

tion de sa dette, en contradiction avec l'article 4 de ses statuts.

Ces risques financiers se répercuteront sur le réseau classique, déjà insuffisamment doté financièrement. Par rapport au scénario optimisé préconisé par le rapport Rivier en 2005 et permettant un retour à un bon état du patrimoine ferroviaire, il aura manqué 3,3 milliards sur la période 2005-2015. Et le projet du SNIT pour le réseau classique (40 milliards sur 20 ans) est à un niveau inférieur à celui prévu au contrat de performance Etat-RFF (65 milliards sur 25 ans) d'où le risque d'un système ferroviaire à deux vitesses.

Sans LGV nouvelles, selon une étude Etat-RFF-SNCF, la dette de RFF passerait de 29,9 à 34,6 milliards en 2025 et celle de la SNCF de 6,5 à 17,5. Avec les « coups-partis », la dette de RFF en 2025 serait de 43,3 milliards. Le retour sur investissement des autres LGV serait encore plus aléatoire.

Conclusion, non démontrée, du rapport Mariton : le faible niveau d'autofinancement des LGV par le système ferroviaire lui-même via les péages est un indice important de leur faible intérêt socio-économique et devrait inciter à rééquilibrer le SNIT vers les investissements de maintenance et de renouvellement du réseau existant.

LE RAPPORT NÈGRE

Le rapport du sénateur UMP Louis Nègre sur le projet de SNIT (juin 2011) note, comme le rapport Mariton, l'absence de hiérarchisation des projets inscrits au SNIT et le flou de l'engagement financier de l'Etat. Il insiste sur la priorité absolue qui doit être accordée à l'entretien et à la modernisation des réseaux actuels, et sur « l'impérieuse nécessité de désenclaver les territoires ».

« L'Etat doit choisir entre concentrer son effort financier sur le réseau ferré existant ou développer le réseau de LGV. Poursuivre les deux objectifs simultanément ne paraît pas réaliste, d'autant que l'Etat ne peut plus verser à RFF les subventions prévues au contrat de performance. Le développement des LGV n'apparaîtra peut-être pas prioritaire dans les années à venir. Selon RFF, la construction d'un km de LGV coûte 15 à 20 fois plus cher que la régénération ou l'électrification d'un km de ligne classique. N'oublions pas que le TGV transporte aujourd'hui 100 millions de voyageurs par an, contre 400 millions pour le seul Transilien ».

Mais pour la route, il y a de l'argent. Le rapport propose d'adopter « une interprétation raisonnable du Grenelle de l'environnement qui permette, en l'absence de solution alternative pertinente, d'améliorer

les capacités routières » et demande d'accélérer l'étude de 11 projets de désenclavement routier. Il rappelle que « ce n'est pas parce que tel ou tel projet ne figure pas au SNIT qu'il ne verra jamais le jour, de nombreux projets routiers n'étant pas inscrits dans le SNIT car le Gouvernement estime qu'ils relèvent des programmes de modernisation des itinéraires routiers (PDMI) ». « Les PDMI et les crédits affectés à l'entretien des routes nationales connaissent une évolution inquiétante alors que les besoins sont croissants ».

Le groupe de suivi du rapport a d'ailleurs organisé une table-ronde avec le secteur routier et autoroutier, et effectué deux déplacements en province pour étudier les dossiers de la RN21 dans le Lot-et-Garonne et le Gers (« des aménagements urgents et d'envergure sont nécessaires ») et (même) de l'A51, « le chaînon manquant » car « la RN 85 est très difficile à parcourir » (*sic*), dans les Hautes-Alpes.

Les préoccupations routières des sénateurs, de droite et de gauche, se retrouvent dans une note sur le SNIT publiée par l'association Transport Développement Intermodalité Environnement (TDIE), dont les coprésidents sont Louis Nègre et Philippe Duron, député-maire PS de Caen.

L'exploitation du TGV

Les opposants mettent en avant les difficultés rencontrées par les voyageurs, liées aux méthodes de commercialisation du TGV ; à la tarification du TGV, trop élevée pour les voyageurs de dernière minute et pour les familles ; à la concentration du trafic sur les LGV, au détriment des lignes classiques parallèles et même de certaines lignes transversales, donc à la réduction des dessertes des villes moyennes ; enfin au positionnement stupide des gares nouvelles TGV en rase campagne, non desservies par le TER.

- Le TGV n'est pas le « train des riches » ou le « Concorde du rail », c'est le train de la classe moyenne (voir FNAUT Infos n°194 pour des détails).

- On peut atténuer les effets sociaux pervers du TGV en relançant les trains Intercités, ce qui améliorerait la desserte des villes moyennes et offrirait une alternative « low-cost », moins rapide mais moins chère, au TGV.

- Le positionnement des gares nouvelles peut être corrigé, on le vérifiera bientôt en Lorraine (transfert de la gare de Louvigny à Vandières) et en Avignon (liaison par tram-train entre la gare TGV et la gare centrale).

L'erreur des opposants est de croire que les méthodes d'exploitation du TGV sont intrinsèques au TGV, qu'elles ne peuvent pas être corrigées, et donc de confondre le TGV tel qu'il est et le TGV tel qu'il pourrait et devrait être.

L'environnement

L'argument énergétique est souvent mis en avant par les opposants : le TGV consomme bien plus que le train Corail et fait un bruit infernal, il faut le ralentir à 220 km/h pour limiter sa consommation et ses nuisances. A quoi bon aller si vite ?

- Un TGV roulant à 300 km/h ne consomme pas plus qu'un Corail roulant à 200 km/h. Cependant il faut comparer la consommation du TGV non à celle du train Corail, mais à celle de l'avion, aujourd'hui dix fois plus élevée (les technologies peuvent évoluer).

- Les transports urbains et ferroviaires ne consomment chacun que 1% de la production française d'électricité, on ne peut donc affirmer, comme le font certains écologistes, que le TGV a pour fonction de justifier le nucléaire.

- On peut s'interroger légitimement sur une société qui valorise autant la vitesse. Mais ralentir le TGV inciterait immédiatement une partie de la clientèle à prendre l'avion et augmenterait donc la consommation d'énergie !

- Quant au bruit du TGV, il est inférieur à celui d'un Corail : la voie est de meilleure qualité, le profilage est meilleur.

leur. On sait aussi que le bruit ferroviaire est mieux supporté que celui d'une autoroute et qu'il est atténué efficacement par des écrans anti-bruit.

Plus sérieusement, les défenseurs de l'environnement déplorent l'espace consommé par les LGV, les atteintes à la biodiversité et les effets de coupure.

Ces réalités ne peuvent pas être niées. Si une LGV a une emprise plus étroite que celle d'une autoroute (la LGV Paris-Lyon n'occupe pas plus d'espace que l'aéroport de Roissy), son effet de coupure est comparable.

Mais les opposants oublient curieusement les effets positifs du TGV qui contrebalancent ses effets négatifs : l'environnement ne se réduit pas à ses aspects locaux et extra-urbains, il doit être appréhendé globalement.

- Depuis la mise en service du TGV en 1981, de nombreuses lignes aériennes radiales ont disparu et d'autres sont aujourd'hui fragilisées.

- En absorbant massivement du trafic aérien (voir encadré sur la concurrence avion-TGV), le TGV permet d'améliorer les conditions de vie des 800 000 franciliens qui souffrent du bruit des avions (et dont les environnementalistes se soucient bien peu) et, accessoirement, d'éviter la construction d'un troisième aéroport parisien.

- Le TGV concurrence aussi la voiture, et la construction de nouvelles LGV permet de désengorger des lignes classiques et des nœuds ferroviaires au bénéfice des TER et des trains de fret.

Selon le rapport Chapulut, 25% environ du trafic capté par le TGV provient de la route. De 1981 à 1985, le trafic a stagné sur l'A1 Paris-Lyon alors qu'il progressait fortement sur les autres autoroutes. La croissance du trafic a repris après le contre-choc pétrolier, mais moins vite que sur les autres autoroutes. La SANEF, qui exploite l'A4 Paris-Metz-Strasbourg, a indiqué fin 2008 que la mise en service du TGV-Est avait entraîné une baisse de son trafic automobile.

- Les atteintes à la biodiversité dues aux LGV restent locales ; la dérive climatique, que le TGV contribue précisément à enrayer en absorbant du trafic routier et aérien, est au contraire une menace globale, bien plus dangereuse pour les écosystèmes que quelques LGV nouvelles (à noter que la contribution affichée de l'avion à l'effet de serre est sous-estimée d'un facteur 2 car on occulte généralement l'émission de vapeur d'eau en haute altitude, qui se traduit par la création des traînées de condensation et des cirrus, voir une note de Michel Hubert publiée par l'Institut Français de l'Environnement - IFEN - en novembre 2004).

L'impact du TGV sur la fréquentation des aéroports parisiens est impressionnant. Dans leur étude de 2003 réalisée pour la FNAUT (FNAUT Infos n°120), Gérard Mathieu et Jacques Pavaux ont montré que, par rapport à une situation de référence sans TGV et toutes choses égales par ailleurs (prix du pétrole, fiscalité du kérosène et écofiscalité), 35 millions de passagers auront été captés par le TGV en 2030, soit la capacité maximale d'Orly, ce qui permet d'affirmer que le TGV sera le « troisième aéroport parisien ».

La FNAUT a demandé récemment aux deux experts de traduire cette projection en termes de nombre de vols ou « mouvements d'avions » (décollages et atterrissages).

En 2010, le transfert de trafic sur le TGV a déjà été de 15 millions de passagers, soit environ 40 000 passagers par jour. L'emport moyen des vols intérieurs radiaux étant de 120 passagers, le TGV permet donc dès aujourd'hui d'éviter plus de 300 vols par jour sur les aéroports parisiens (l'équivalent de la moitié du trafic d'Orly, qui est de 590 vols quotidiens) et, bien sûr, autant sur l'ensemble des aéroports de province ou de l'étranger proche qui leur sont reliés (dans cette estimation, les transferts de trafic dus aux TGV diamétraux et interrégionaux n'ont pas été pris en compte).

En 2010, 216 000 mouvements ont été enregistrés à Orly et 492 000 à Roissy, soit au total 1900 vols quotidiens. Le TGV a donc déjà réduit de 15% le trafic des aéroports parisiens qui aurait été observé en l'absence du TGV. En 2030, le TGV devrait donc permettre d'éviter environ 30% des vols au départ ou à destination de Roissy et Orly. On aura écarté la construction d'un troisième aéroport dans le bassin parisien.

Il serait possible de préciser l'impact du TGV séparément sur Orly et Roissy sur une année donnée, mais cette évaluation, selon Gérard Mathieu et Jacques Pavaux, n'aurait guère de signification. En effet, le partage des trafics entre Orly et Roissy n'est pas immuable dans le temps, l'affectation des compagnies aériennes et de leurs vols entre les deux aéroports varie d'année en année.

En 2010, le trafic de SNCF Voyages a été d'environ 120 millions de voyageurs, dont 71% par TGV, 3% par iDTGV, 8% par TéoZ et 18% par les sociétés Eurostar, Thalys, Lyria (relations avec la Suisse), Alleo (Allemagne) et Artesia (Italie) ainsi que les Talgo de nuit desservant Madrid et Barcelone (500 000 voyageurs). Les trafics de Roissy et Orly (intérieurs et internationaux) ont été respectivement de 59 et 26 millions de passagers.

La rentabilité du TGV

Le TGV est fragilisé par le coût des LGV et le montant des péages, les trafics potentiels sont surestimés, la dette de notre pays est déjà insupportable : le TGV, c'est la « faillite à grande vitesse ».

● Le coût de la minute gagnée par la construction d'une LGV (environ 100 millions d'euros) est souvent dénoncé, mais il ne signifie pas grand chose : gagner quelques minutes sur un trajet de 2h ou 5h est peu intéressant mais, si le trajet dure entre 3h et 4h, le gain de voyageurs est important.

● Le TGV est pénalisé par les conditions de concurrence du rail avec l'avion et la voiture. L'avion bénéficie d'avantages fiscaux essentiels (non-taxation du kérosène et non-internalisation de ses coûts externes), sa sous-tarifification limite la clientèle aérienne que le TGV réussit à capter, donc les recettes de la SNCF ; mais cette fiscalité, comme celle de la voiture, peut et doit évoluer.

● La hausse inéluctable du prix du pétrole reportera massivement du trafic routier et aérien sur le rail et rentabilisera les LGV bien au-delà des prévisions actuelles, basées sur un pétrole à 65 dollars le baril ! Un surinvestissement ferroviaire n'est pas à craindre.

● S'endetter pour financer du fonctionnement est dangereux ; pour réaliser un investissement utile socialement et écologiquement, c'est justifié.

Ajuster la stratégie aux moyens ?

Hervé Mariton propose d'adapter la stratégie aux moyens. *Il faut au contraire chercher à adapter les moyens à la stratégie.* Dans le passé, on a bien réussi à développer simultanément toutes les composantes du réseau routier. On a même modernisé les routes nationales parallèles aux autoroutes nouvelles !

Le volume des crédits disponibles pour le rail n'est pas une « donnée intangible de la nature » obligeant à choisir entre LGV et réseau classique. Mais pourquoi faudrait-il choisir seulement dans le secteur ferroviaire ? Des moyens nouveaux peuvent être dégagés car on peut faire des économies en éliminant d'autres investissements (autoroutes, aéroport de Notre-Dame-des-Landes, canal Seine-Nord et même la LGV Poitiers-Limoges) et on peut introduire des écotaxes sur l'avion et la route, dont le produit serait affecté au rail, afin de développer toutes les composantes du système ferroviaire.

La Suisse en fournit la preuve : grâce à l'écotaxe RPLP, ce petit pays a pu financer deux tunnels ferroviaires alpins ; deux grands pays comme la France et l'Italie, aidés par l'Union Européenne, ne pourraient pas en financer un seul ?

L'aménagement du territoire

C'est l'argument du tout-TGV, ou encore du réseau ferré à deux vitesses ou de la « fracture ferroviaire ».

On peut considérer que la polarisation des investissements sur les LGV s'est faite dans les années 1980-90 au détriment du réseau classique : des lignes se sont dégradées, des lignes et des nœuds manquent de la capacité nécessaire pour absorber le trafic TER. Mais si on avait construit moins de LGV, on n'aurait pas investi beaucoup plus sur le réseau classique qui n'intéressait personne à l'époque : la SNCF se serait moins endettée, et on aurait construit encore plus d'autoroutes.

Le rapport Rivier a provoqué une réaction saine : depuis 2007, les LGV absorbent moins de 20% des crédits de RFF, qui a lancé un vaste programme de régénération du réseau classique.

Les opposants affirment aussi que les LGV pénalisent les territoires intermédiaires entre les grandes agglomérations, renforcent la métropolisation et induisent une mobilité « non durable ».

Les projets de LGV et d'autoroutes ne doivent pas être mis dans le même sac. Le TGV a un effet neutre sur les territoires traversés sans arrêt, contrairement aux autoroutes qui les assèchent et favorisent l'aspiration des petites villes par les grandes villes voisines.

Les élus et décideurs économiques font souvent miroiter les miracles attendus dans les agglomérations desservies par le TGV, mais les déceptions sont fréquentes : il y a du TGV sans développement et du développement sans TGV (c'est le cas de Clermont-Ferrand avec l'entreprise Michelin).

Mais un effet pervers du TGV est l'induction inquiétante d'un trafic pendulaire quotidien de grande ampleur entre Paris et Lille, Reims, Tours, Vendôme, Le Mans : le TGV devient peu à peu un train de banlieue, et son usage quotidien est même subventionné par la région Centre...

Le TGV renforce Paris et les grands centres urbains de province, mais il est possible de mettre en œuvre une politique correctrice d'aménagement du territoire favorable aux villes moyennes, en particulier une relance des relations Intercités comme le propose la FNAUT.

Au lieu de stimuler la mobilité, il faut la maîtriser en relocalisant l'économie.

Une relocalisation est souhaitable, mais comment la provoquer ? Les opposants aux LGV ne l'expliquent pas de manière convaincante.

L'alternative classique

Les opposants aux LGV insistent sur la possibilité d'éviter leur construction en

modernisant les lignes classiques grâce à un transfert des crédits disponibles.

Cette argumentation repose sur deux grandes illusions.

1 - Même avec des performances améliorées de manière décisive (ce qui implique une dépense bien plus élevée que ne l'imaginent les opposants, les Britanniques en ont fait l'expérience sur les lignes Londres-Glasgow et Londres-Edimbourg), le train classique, qui doit coexister avec le TER et le fret, ne concurrencerait que marginalement le trafic aérien et routier à longue distance.

● Les trains « drapeaux » qui ont circulé à 200 km/h entre Paris et Toulouse ou Bordeaux n'ont pas empêché la croissance rapide du trafic aérien sur ces deux axes dans les années 1970.

● Si on avait limité la LGV Est à un tronçon central et utilisé un TGV pendulaire entre Paris et Strasbourg, comme le recommandait le rapport Blanc-Brossier en 1995, les performances du TGV n'auraient pas attiré massivement les usagers de l'avion (avant l'arrivée du TGV, les trains Corail Paris-Strasbourg étaient peu remplis au-delà de Nancy).

2 - Un moratoire sur les LGV bénéficierait moins au train classique qu'aux autoroutes et aux aéroports.

● Un abandon du programme des LGV provoquerait une dégradation générale de l'exploitation ferroviaire car plusieurs axes ferroviaires majeurs sont saturés (Tours-Bordeaux, la ligne du littoral méditerranéen) ; même les LGV Paris-Lyon et Atlantique (entre Paris et Courtaulin) sont en voie de saturation.

● Les environnementalistes, malgré tous leurs efforts, n'ont pas réussi à bloquer l'extension du réseau autoroutier (ce n'est pas une critique mais un constat) ; en s'opposant aujourd'hui aux LGV, ils prennent le risque d'une relance des autoroutes... Les grands élus promoteurs des LGV sont aussi de grands amateurs d'autoroutes : le réseau classique ne récupérerait qu'une petite partie des crédits prévus pour les LGV. Le rapport Nègre (on ne peut pas à la fois développer les LGV et moderniser le réseau classique, mais il faut en faire plus pour la route) confirme ce risque manifestement sous-estimé par les écologistes.

Conclusion de la FNAUT

La FNAUT refuse donc l'idée d'un moratoire sur les LGV. Il faut encore construire des LGV, mais en sélectionnant et en hiérarchisant les projets, et en mettant en place une fiscalité écologique qui permette simultanément le financement des LGV et la modernisation du réseau classique.

La FNAUT présentera dans un prochain numéro ses propositions concrètes concernant les projets de LGV : Rhin-Rhône, POCL, Paris-Normandie...

MISE EN EXAMEN DE GENERAL MOTORS FRANCE POUR PUBLICITÉ MENSONGÈRE

En septembre 2007, le constructeur automobile SAAB, filiale de General Motors France, organisait une vaste campagne de publicité pour promouvoir son modèle « SAAB 93 Biopower ». Le Monde du 21 septembre 2007 publiait ainsi une pleine page consacrée à ce véhicule, qualifié d'« Objet Vert Non Identifié » et de « plus écologique », au motif qu'il peut rouler au bioéthanol E85. Il s'agit pourtant d'un modèle particulièrement polluant : il émet 200g de CO₂ au km lorsqu'il roule au Super et à peu près autant lorsqu'il roule à l'E85, soit le double d'une voiture sobre, et bien plus que la moyenne des véhicules alors mis sur le marché en France (149 g).

C'est pour cette raison que la FNAUT, en 2008, a porté plainte avec constitution de partie civile devant le doyen des juges d'instruction du Tribunal de Grande Instance de Paris (FNAUT Infos n°165), qui a finalement rendu une ordonnance de non-lieu le 18 octobre 2010. La FNAUT ayant fait appel, la Cour d'appel de Paris a annulé cette ordonnance le 23 février 2012 et ordonné la mise en examen de General Motors France SAS pour publicité mensongère.

La Cour d'appel relève notamment qu'« il est trompeur de présenter le véhicule

SAAB 93 comme vert et plus écologique » alors que ce véhicule est « particulièrement énergivore ».

Et ce n'est pas le recours à l'agrocaburant E85 qui peut justifier le qualificatif de « plus écologique » selon la Cour, puisque « les études scientifiques ne sont pas catégoriques quant à la faiblesse du taux de dégagement de CO₂ du superéthanol ». La Cour retient également le bien fondé du grief de la FNAUT relatif à la qualification de « carburant naturel » de l'E85 dès lors qu'il est « le résultat d'une manipulation humaine dans un processus de fabrication ». La Cour conclut que ce qualificatif « est de nature à tromper un consommateur ordinaire ».

La Cour relève donc à l'encontre de General Motors France « des indices graves et concordants » relatifs au délit de « pratique commerciale trompeuse » et ordonne sa mise en examen pour un renvoi ultérieur devant le Tribunal correctionnel de Paris.

Une telle mise en examen est un succès important pour la FNAUT. Elle constitue en effet une première en France en matière de « greenwashing » (éco-blanchiment) automobile, c'est également un sévère coup de semonce à destination des promoteurs des agro-carburants (FNAUT Infos n°198).

L'HORAIRE SNCF 2012

Nommée médiatrice par la SNCF et RFF suite à la mise en service de l'horaire 2012, Nicole Notat a remis son rapport le 4 avril. Sa mission consistait à recueillir les doléances des voyageurs, des associations et des collectivités, puis à rechercher des solutions avec RFF, la SNCF, les régions, le STIF et l'Etat.

La médiatrice a reçu 3 619 saisines dont 2 273 jugées recevables, issues principalement des régions Aquitaine, Centre, Ile-de-France, Nord - Pas-de-Calais, Picardie et Rhône-Alpes ; 69% concernaient les déplacements quotidiens (salariés 80%, scolaires 20%).

Le mécontentement exprimé par les voyageurs est dû à des suppressions d'arrêts, à des allongements de temps de parcours, à des suppressions de trains entraînant la surcharge des trains maintenus, à des ruptures de charge et des correspondances trop courtes, à une dégradation de la ponctualité, à un manque d'information fiable, ... qui affectent leur vie professionnelle et personnelle, ainsi qu'au surcoût imposé à des abonnés TER contraints d'utiliser des TGV ou des trains Intercités.

La médiatrice a dressé un constat sévère de la réforme horaire. Ses 34 recommandations (21 applicables dès 2012, 13 en 2013) permettent, selon elle, de résoudre

72% des difficultés, par des rétablissement d'arrêts ou de trains supprimés, des décalages horaires et des rétablissements de correspondances.

Mais, selon nos associations, ces correctifs, sans être négligeables, ne sont pas à la hauteur des attentes des voyageurs. Une profonde révision des horaires, une meilleure répartition des missions entre TER et Intercités, un renforcement des fréquences et de la capacité des trains restent indispensables. Une mise en ordre des sillons était nécessaire, mais l'horaire 2012 a été conçu de manière trop dogmatique par RFF, et la part de responsabilité des régions ne doit pas être occultée.

La concertation entre RFF, SNCF, régions, Etat et associations doit s'engager sans retard pour l'élaboration de l'horaire 2013. Sur ce point, la médiatrice a repris toutes les suggestions de la FNAUT : une information claire et précise sur les nouveaux horaires et les perturbations engendrées par des travaux au moins 3 mois avant le début du service ; un dialogue constructif et très en amont avec les associations afin de mieux évaluer les besoins des usagers ; la mise en place de comités d'axes ; l'évaluation, avant toute prise de décision, de son impact économique et social ; enfin une meilleure articulation entre TGV, Intercités et TER.

Chronique du vélo

Transition

La Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUB) vient d'éditer un document d'une quinzaine de pages intitulé « Vélo : les clefs pour réussir la transition », qui récapitule les dix résolutions que la FUB invite à prendre pour réussir une politique vélo ambitieuse. Parmi elles : le passage du code de la route au code de la rue, la lutte contre le vol des vélos, le développement de l'intermodalité vélo-transports collectifs, la mise en place d'incitations financières à l'usage du vélo et la requalification de l'espace urbain au profit des piétons et cyclistes.

Ce fascicule très pédagogique s'adresse à tous ceux qui briguent ou occupent un mandat politique et souhaitent offrir à leurs concitoyens une alternative à la voiture en solo.

Carte pour cyclistes

L'association La Ville à Vélo diffuse une carte intelligente des itinéraires cyclables de l'agglomération lyonnaise incluant les courbes de niveau et indiquant les magasins de réparation des vélos et les parkings publics gratuits.

L'exemple danois

Selon une étude de la Fédération européenne des cyclistes, si tous les européens roulaient à vélo autant que les Danois (soit une moyenne de 2,6 km/jour), 25% de l'objectif de l'Union Européenne de réduction des rejets du secteur des transports (qui est de -60% en 2050) serait atteint. En roulant une moyenne de 5 km/jour, on atteindrait 50% de l'objectif. Voilà de quoi répondre aux vélosceptiques et autres pessimistes sur l'impact d'une vraie politique de développement du vélo !

http://www.ecf.com/wp-content/uploads/ECF_CO2_WEB.pdf

Courtes distances

La notion de ville compacte est née aux Pays-Bas vers 1985. La notion de ville aux courtes distances est un peu différente : mise en œuvre à Graz (Autriche) et Groningue (Pays-Bas), elle vise à réduire les distances d'accès aux services en multipliant les centres secondaires. Cette « polycentralité » est, elle aussi, très favorable à la marche et à l'usage du vélo, c'est le cas à Berlin.

Le saviez-vous ?

- Un vélo à assistance électrique consomme environ 1 euro d'électricité aux 1 000 km et coûte 50 centimes aux 100 km en comptant l'amortissement de la batterie. Il suffit d'un m² de capteur photovoltaïque pour que le propriétaire d'un VAE soit autonome.
- A Graz (Autriche), la pratique du vélo est enseignée à l'école.

Service prévisible

La loi du 20 mars 2012, qui encadre le droit de grève dans le transport aérien sur le modèle en vigueur dans les transports terrestres, a été votée contre l'avis des parlementaires de gauche. Elle renforce aussi les obligations déclaratives d'un salarié du transport urbain ou ferroviaire souhaitant renoncer à la grève après s'être déclaré gréviste, ou souhaitant cesser la grève. Elle remet ainsi en cause la pratique de la grève perlée de 59 minutes adoptée par certains syndicats de la SNCF et corrige des lacunes de la loi Bertrand du 21 août 2007, comme le souhaitait la FNAUT (FNAUT Infos n°172 et 176).

Saborder le TGV ?

Jean-Claude Favin-Lévêque, consultant : « en rendant le rail concurrentiel avec la route, le TGV a sauvé la SNCF et vraisemblablement permis la survie du rail en France, y compris celle du TER. Car la «vache à lait» TGV a fait vivre le fret et les trains de proximité pendant vingt ans. Aujourd'hui, ce n'est pas le TGV qui va mal et qu'il faut saborder, c'est le système ferroviaire qui est malade de son organisation et de ses structures. Dire, comme Hervé Mariton, qu'on n'a pas d'argent pour développer les LGV et entretenir le réseau existant est inapproprié : on peut améliorer la performance économique du rail, réduire les coûts d'exploitation du TER et les coûts d'entretien et de rénovation du réseau.

Une LGV Paris-Normandie n'est pas nécessaire, il faut savoir résister à certaines envies des politiques. Mais il faut continuer à construire des LGV pour connecter la France à l'Europe et, par exemple, mettre Lyon à 1h30 de Turin, 2h de Milan ou 2h30 de Barcelone. La France a construit en même temps 1900 km de LGV et 11 000 km d'autoroutes. Le SNIT propose de lancer 3 800 km de LGV en 30 ans : est-ce si fou ? »

Séminaire sur les LGV

La FNAUT a organisé, fin mars 2012, un séminaire inter-associatif sur les lignes à grande vitesse, qui a été animé par Stephen Kerckhove, délégué général de l'association Agir pour l'environnement : l'occasion pour des associations de consommateurs (ASSECO, CNAFAL, Familles rurales, CNAFC, AFOC, FNAUT) et de défense de l'environnement (Amis de la Terre, Greenpeace, FNE, 4D, RAC, MNLE) de confronter leurs points de vue et de dialoguer à partir des exposés contradictoires de Thierry Jaccaud, rédacteur en chef de la revue L'Ecologiste (« arguments pour l'arrêt de la construction de LGV ») et Jean Sivardière (« sélectionner les bons projets de LGV et les intégrer dans le réseau existant »).

BRÈVES

Sondage

Selon le site www.mesopinions.com, si le prix du gazole dépassait 1,8 euro le litre, 53% des automobilistes continueraient à rouler comme avant et 44% modifieraient leur comportement, mais le transport collectif aurait-il la capacité nécessaire pour les accueillir ?

Une ombre au tableau

Depuis 1990, la société International Paper, leader du papier en ramettes, a réduit de 78% les émissions de gaz à effet de serre de son usine de Saillat (Haute-Vienne). Sa démarche est dite «écologologique» : l'usine s'approvisionne en bois dans un rayon de 150 km maximum, sa principale source d'énergie est la biomasse et ses cendres sont distribuées aux agriculteurs locaux pour fertiliser leurs champs. Seule ombre au tableau : la SNCF a supprimé la desserte de l'usine, désormais approvisionnée chaque jour par 200 camions...

BIEN DIT

✓ **Axel Kahn**, candidat PS à Paris : « le quartier des bords de Seine est d'une beauté à couper le souffle, laisser une autoroute sur les berges est absurde ».

Bêtisier

✗ **Franck Reynier**, député-maire (parti radical) de Montélimar : « si nous n'obtenions pas la gare TGV d'Allan, qui constitue une opportunité exceptionnelle, nous serions privés d'un développement économique majeur ».

Permis à points

✗ **5 points à François Fillon**, Premier ministre et candidat aux législatives à Paris. Il bloque stupidement la fermeture des voies sur berge rive gauche de la Seine souhaitée par la Mairie de Paris.

Une LGV au Danemark

Une LGV va relier Copenhague à Ringsted, dans le sud du pays (1,3 milliard d'euros, 56 km, vitesse autorisée 250 km/h). Connectée au réseau ferré existant, elle devrait voir le jour vers 2018 et s'intégrera dans un réseau transeuropéen reliant la Scandinavie au reste de l'Europe.

La voiture régresse

A Grenoble, le développement des transports publics et des aménagements cyclables a permis de réduire de 40 000 le nombre des voitures dans le centre. Le vélo y assure aujourd'hui environ 5% des déplacements. D'après la dernière enquête ménages, la part modale de l'automobile n'est plus que de 47%.

Réponses des candidats

Eva Joly, Corinne Lepage, François Hollande, Nicolas Sarkozy, François Bayrou, Jean-Luc Mélenchon et Nicolas Dupont-Aignan ont réagi à la Charte des transports présentée par la FNAUT en précisant leurs positions (voir le site internet de la FNAUT).



Illustration : uneplacepouchacun.com

Le trafic de la SNCF

Le Transilien transporte 2,8 millions de voyageurs par jour (avec 6 200 trains), les TER 800 000 voyageurs (5 700 trains), les TGV 300 000 voyageurs (800 trains) et les Intercités 100 000 voyageurs (340 trains). Le TGV représente 10% des circulations, 10% des voyageurs et 40% des voyageurs.km.

C'est le TGV qui génère le plus important chiffre d'affaires - environ 5 milliards d'euros - suivi des TER (4 milliards), du Transilien (2,8 milliards) et des Intercités (1 milliard). Les voyageurs contribuent à 100 % du coût d'un billet TGV, mais seulement, en moyenne nationale, à 28 % pour le TER, à 39 % pour le Transilien et à 80 % pour les Intercités. Les clients du Transilien sont jeunes (59 % ont entre 19 et 39 ans), 35 % sont des employés, 80 % disposent d'un abonnement.

Locomotive bruyante

Les habitants du centre-ville de Lucerne ont été réveillés par le sifflet d'une locomotive au milieu de la nuit du 30-09-2011. Ils ont dû attendre une heure avant que les cheminots arrivent à déconnecter le circuit d'air pressurisé et à faire cesser le vacarme. C'est une défaillance des dispositifs qui empêchent que l'avertisseur ne se déclenche de manière intempestive qui est à l'origine de cet incident.

Les uns et les autres

Le Conseil général du Morbihan veut créer un chemin de randonnée entre Vannes et Auray. Chacun approuve le projet, si le chemin passe chez les autres. Commentaire d'un conseiller général : « le tracé sera modifié en tenant compte des doléances des uns et des autres et des solutions apportées par ces derniers ». Mais qui sont les autres (Alain Rémond, La Croix, 24-10-2011) ?

Alsace

● L'ASTUS critique le projet du maire de Strasbourg de retenir le tramway sur pneus Translohr pour équiper l'axe Vendenheim-Wolfisheim : la juxtaposition de deux techniques incompatibles - rail et pneu - éliminerait toute possibilité d'interconnexion entre les lignes, ce qui est pourtant un atout essentiel d'un réseau de transport.

L'ASTUS n'oublie pas le réseau de bus, largement perfectible : elle réclame le renforcement des fréquences et l'amélioration de la desserte de soirée. La ligne 70 doit fonctionner le dimanche et les jours fériés.

L'association demande que les titres de transport avec réductions puissent être achetés à proximité de leur domicile par tous les habitants de la Communauté urbaine de Strasbourg.

● L'association Thur Ecologie et Transports estime que les chiffres médiocres de fréquentation du tram-train Mulhouse-Thann mettent en évidence un échec du système tram-train + TER mis en place pour desservir Thann et Kruth.

Aquitaine

● L'association Périgord Rail Plus, présidée par Jean-François Martinet, soutient les usagers du TER Périgueux-Limoges qui subissent des retards répétés depuis la mise en application de l'horaire SNCF 2012 et réclament une compensation tarifaire.

● Christian Broucaret, président de la FNAUT Aquitaine, constate que le système d'aide à l'exploitation (SAE) est l'une des raisons du succès du tramway bordelais car il permet une information en temps réel aux stations : il demande que ce système, d'un coût modeste, soit étendu rapidement au réseau de bus, comme cela est annoncé depuis plusieurs années.

● L'association CodeBéarn a lancé un appel pour l'abandon du projet de nouvelle route Pau-Oloron poussé par le Conseil général des Pyrénées-Atlantiques sans justification économique. Il demande aux collectivités de contribuer au contraire à la réouverture de la ligne Pau-Canfranc.

Auvergne

● Suite à une grève des cheminots stéphanois qui avait privé de trains les usagers de Haute-Loire pendant 80 jours (des navettes bus très aléatoires étaient proposées), l'association pour le développement de la ligne Le Puy - Saint-Etienne (ADE-PLUS), rejointe par un collectif qui avait bloqué les voies milieu mars, a appelé à une grève de présentation des cartes d'abonnement qui en est à son troisième mois : certains usagers ont reçu une indemnité forfaitaire de 30 euros, d'autres rien malgré leurs protestations...

Franche-Comté

● Selon la FNAUT Franche-Comté, « la régularité du trafic TGV et TER s'améliore avec moins de trains en retards ou annulés, la fronde généralisée des usagers dans la région depuis la fin 2011 y a contribué. Mais la situation peut devenir catastrophique avec une LGV Rhin-Rhône privilégiée aux dépens d'un réseau TER sclérosé ».

La FNAUT a présenté un bilan d'ensemble de la situation ferroviaire. Elle dénonce notamment des dessertes insuffisantes avec des trous horaires même aux heures de pointe, des allongements de temps de parcours (entre Belfort et Besançon ou Mulhouse, entre Besançon et Dijon), des TER dont la capacité est insuffisante, des zones périurbaines moins bien desservies et de mauvaises correspondances des TER avec les TGV.

La ligne TER Strasbourg-Lyon « est la plus sinistrée avec la suppression des trains Corail et deux changements à Belfort et Montbéliard » qui augmentent le temps de parcours d'environ 1h30. Inquiet pour l'avenir de la ligne Paris-Mulhouse et de la relation TGV Paris-Lausanne par Dole, François Jeannin dénonce la fragmentation de la gouvernance du rail entre l'Etat, RFF, la SNCF et la région.

L'Association suisse Transport et Environnement a déploré pour sa part une « mauvaise desserte ferroviaire transfrontalière alors que le trafic routier ne cesse d'augmenter ».

Rhône-Alpes

● L'ADTC-Grenoble soutient le projet Lyon-Turin et demande la réalisation prioritaire, à Montmélian, de la modification de la géométrie du raccordement Grenoble-Modane et sa mise à double voie avec un relèvement de la vitesse à 60 km/h, permettant d'établir des relations directes entre le Sud Est de la France ou l'Espagne et l'Italie.

L'ADTC critique le projet de restructuration de la gare de Grenoble : le futur passage de la ligne B de tramway devant la gare est ignoré. Elle demande l'aménagement en zone de rencontre de l'espace situé entre la gare et le centre-ville.

● L'Association contre le contournement autoroutier de Chambéry (ACAC73), l'ARDSL et l'ADTC-Savoie soutiennent le projet Lyon-Turin. L'ACAC souligne cependant que le phasage adopté pour la partie franco-française du tracé pose problème. En effet, tant que la ligne dédiée au fret passant sous la Chartreuse ne sera pas réalisée, un important trafic de fret traversera l'agglomération de Chambéry et pénalisera les riverains et les usagers du TER.

Activités de la FNAUT

La FNAUT a la grande tristesse d'annoncer le décès à l'âge de 100 ans, fin mars 2012, de Maurice-Henri Plantier, fondateur du Syndicat National des Usagers des Transports en 1965 puis co-fondateur de la FNAUT et président de sa création en 1978 jusqu'en 1992. Alliant compétence, dynamisme, puissance de travail et diplomatie, il avait réussi, en quelques années, à faire de la jeune fédération qu'était la FNAUT un mouvement représentatif des usagers des transports et un interlocuteur reconnu par l'Etat et les exploitants. Nous lui en serons toujours reconnaissants.

● La FNAUT a participé au jury du palmarès mobilité 2011 du magazine Ville, Rail et Transports.

● Jean Sivardière a rencontré Jean-Pierre Chevènement, sénateur MRC du Territoire de Belfort, au sujet des branches Ouest et Sud du TGV Rhin-Rhône, et Rémy Pointereau, sénateur UMP du Cher, au sujet du projet de LGV POCL.

● Jean Lenoir et François Jeannin ont participé au comité de suivi des trains TET de la ligne 4 Paris-Mulhouse ; ils ont appuyé les demandes des FNAUT Alsace et Franche-Comté.

● Jean Sivardière et Jean Lenoir ont rencontré le sénateur PS du Bas-Rhin Roland Ries, conseiller transport du candidat François Hollande, et le député PS de l'Isère François Brottes, son conseiller énergie.

● Jean-Marie Tisseuil, Simone Bigorgne, Jean-Paul Jacquot et Jean Macheras ont participé à un atelier sur les trains internationaux à longue distance lors du congrès de la Fédération Européenne des Voyageurs à Salzbourg.

Journée de formation

La journée de formation 2012 de la FNAUT aura lieu le 12 mai à Paris sur le thème de « l'ouverture du rail à la concurrence ». Intervenants : Claude Steinmetz, directeur ferroviaire France de Veolia-Transdev ; Pierre Messulam, directeur de la stratégie ferroviaire et de la régulation, SNCF ; Jacques Malécot, délégué général de l'AFRA ; Marc Debrincat, responsable du service juridique de la FNAUT. Participation gratuite, inscription obligatoire auprès du secrétariat FNAUT (contact@fnaut.org).

fnaut infos- Bulletin mensuel d'information

Directeur de publication : Jean Sivardière
CPPAP n° 0913 G 88319 - Dépôt légal n° 204
ISSN 0983-172 X - Tirage : 1500 ex.
Imprimerie : Sipap-Oudin, 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, M° Pernety

tél. : 01 43 35 02 83 fax : 01 43 35 14 06

e-mail : contact@fnaut.fr

Internet : http://www.fnaut.fr

CCP : 10 752 87 W Paris

VOYAGER EN EUROPE PAR LE TRAIN : UN PARCOURS DU COMBATTANT !

Les candidats et les jeunes

On pouvait espérer que la campagne présidentielle serait l'occasion pour les candidats de présenter un programme d'envergure permettant aux jeunes de s'intégrer dans la société et de vivre sur une planète en bonne santé.

Quelques propositions ont été avancées en ce sens mais, à de rares exceptions près, il a surtout été question d'intégration dans la société automobile.

Les candidats ont rivalisé d'imagination et de populisme automobile au sujet du permis de conduire, un thème qui relève d'un secrétaire d'Etat. François Hollande a dégainé le premier avec le « permis-récompense » (sic) pour ceux qui effectuent un service civique. Nicolas Sarkozy a embrayé en évoquant l'apprentissage du code dans les lycées par les auto-écoles et l'organisation de l'examen dans ces établissements (« tous les lycéens auront le code en poche »), puis l'apprentissage de la conduite et l'examen gratuit dans le cadre du service civique. Jean-Luc Mélenchon a vite proposé la gratuité du permis pour tous (après celle des transports urbains, à quand celle de l'essence ?) et Marine Le Pen, déjà favorable à l'amnistie des PV de stationnement et à la disparition du permis à points, en a rajouté en dénonçant au passage « le matraquage des automobilistes, véritables vaches à lait ».

Commentaires ironiques d'internautes : « le permis de conduire, ça au moins, c'est un projet présidentiel », « on ne pourra plus dire que les grands problèmes de la France sont oubliés ».

Introduire l'apprentissage du code de la route dans le cursus scolaire n'est pas une mauvaise idée (si du moins le sérieux de la formation et de l'examen est garanti), mais les candidats auraient pu proposer aussi l'apprentissage du vélo et celui de l'usage des transports collectifs dans tous les établissements scolaires.

On attendait surtout qu'ils proposent des mesures efficaces de sécurité routière et une politique garantissant aux jeunes qu'ils pourront effectuer leurs déplacements quotidiens sans être obligés d'utiliser une voiture qui, même si le permis de conduire était rendu gratuit, restera d'un coût excessif pour beaucoup d'entre eux, et plus généralement qu'ils pourront vivre dans un environnement respectueux de leur santé.

Jean Sivardière ■



Ausserberg (Suisse) ligne du BLS (photo : Marc Debrincat)

Malgré la mise en service du TGV sur de nombreuses relations internationales, les conditions de voyage à longue distance à l'intérieur de l'Europe se sont le plus souvent dégradées. Quant aux déplacements pendulaires transfrontaliers, ils restent difficiles en voiture comme en transport collectif. Le rail est handicapé par de nombreux obstacles techniques, commerciaux et institutionnels qui perdurent faute de collaboration entre Etats, régions ou entreprises ferroviaires et faute d'infrastructures performantes ou même de voies ferrées. Il est urgent de mettre en place une gouvernance sérieuse du système ferroviaire à l'échelle de l'Union Européenne afin de valoriser le train, plus adapté que l'avion ou l'autocar aux déplacements sur les distances intra-européennes.

Les voyages à l'intérieur de l'Europe sont devenus beaucoup plus faciles qu'il y a vingt ans : beaucoup moins, voire plus du tout, de contrôles douaniers ; à l'intérieur du grand espace Schengen, plus de contrôles d'identité ; une même monnaie dans la zone Euro.

Qu'il s'agisse de déplacements transfrontaliers quotidiens caractérisés par des flux massifs ou de voyages occasionnels à plus longue distance, le rail a un rôle privilégié à jouer et correspond aux attentes du public. Cependant des décennies d'évolution dans les vases clos nationaux, et les résistances qui persistent, gâchent ses chances de développement : la mobilité ferroviaire reste entravée par de nombreux facteurs techniques, institutionnels et politiques.

• L'existence dans les 27 Etats membres de règles techniques et sécuritaires nationales incompatibles entre elles constitue un handicap majeur. Les courants électriques utilisés diffèrent d'un pays à l'autre, il en est de même

des systèmes de signalisation et de contrôle de vitesse. Une Agence Ferroviaire Européenne (voir encadré page 5) a été créée pour mettre au point des « spécifications techniques d'interopérabilité ».

En 1998, 13 des 38 lignes transfrontalières étaient fermées (FNAUT Infos n°64). Depuis lors, seules les réouvertures de Belfort-Delle et Genève-Anemasse (CEVA) ont été décidées.

• L'information est déficiente, l'achat des billets est très difficile et la protection des voyageurs souffre de la multiplicité des législations. En cas de litige concernant un voyage international, le voyageur peut se trouver sans recours si plusieurs exploitants sont intervenus ; une réglementation européenne a été adoptée pour remédier à ces situations.

Le rail doit améliorer ses prestations afin d'atteindre un niveau équivalent à celui des autres modes de transport. Il reste encore trop souvent fondé sur des considérations nationales plutôt que sur les besoins du public.



La mobilité transfrontalière, principalement pour les déplacements domicile-travail mais aussi pour les loisirs de proximité, a connu une forte croissance et elle a aujourd'hui une ampleur souvent insoupçonnée.

Les Français sont nombreux à travailler dans des pays limitrophes, où ils trouvent des emplois souvent mieux rémunérés qu'en France, tout en résidant en France et en effectuant des déplacements pendulaires : 25 000 travaillent en Belgique, 75 000 au Luxembourg, plus de 100 000 en Suisse. Des Belges (5 000 environ) viennent travailler en France ; des Suisses viennent habiter en France, attirés par le prix avantageux des logements, tout en conservant leur emploi dans leur pays.

Par ailleurs la demande de transport public augmente, comme en témoigne l'accroissement de 40% de la clientèle du TER en dix ans : l'usage de la voiture devient plus coûteux et se heurte de plus en plus aux embouteillages, les jeunes sont de moins en moins propriétaires d'une voiture. Par dessus tout, l'évolution climatique et les incidences de la pollution sur la santé rendent urgent le passage à des modes de déplacement moins polluants.

Les associations locales de la FNAUT agissent pour faire développer ou rétablir des liaisons transfrontalières.

Un cas typique : la Lorraine

En Lorraine, le nombre des travailleurs transfrontaliers, de la France vers le Luxembourg en particulier, est considérable et en forte croissance : il pourrait passer à 135 000 en 2020.

Tous les moyens de transport existants sont quasiment saturés : les routes sont embouteillées matin et soir ; les trains connaissent en heures de pointe des taux d'occupation supérieurs à 100%, et les voies ferrées, les gares et leurs parkings sont saturés.

Pourtant, les Chemins de Fer Luxembourgeois (CFL) ont pris des initiatives remarquables. Ils ont financé le rétablissement de la liaison entre Volmerange, en France, et les zones d'emploi luxembourgeoises ; il en est de même à partir d'Audun-le-Tiche vers Esch-sur-Alzette. Par contre, la nouvelle gare de Belval, desservant un pôle tertiaire au sud du Luxembourg, qui comptera 15 000 emplois, est inaccessible directement par train depuis la France.

Côté français, la desserte TER a été considérablement étoffée mais butte maintenant sur la saturation de la voie principale Thionville-Luxembourg. Le covoiturage est facilité par la mise sur pied d'un site permettant les mises en relation

et par la réalisation d'aires de parkings dédiées. Des lignes de bus transfrontalières ont été créées, mais ne bénéficient pas de voies réservées.

Les seuls grands projets concernent actuellement de nouvelles routes - incapables d'assurer le trafic prévu et qui débouchent toutes sur un pays, le Luxembourg, où l'on se refuse à faciliter l'accès des voitures. Pire, une route projetée couperait la ligne Fontoy - Audun-le-Tiche, non utilisée aujourd'hui mais encore récupérable, qui pourrait offrir un nouveau transport de masse vers le site de Belval alors que le projet routier rendrait son abandon irréversible. L'association AGIRR, membre de la FNAUT, lutte pour cette raison contre ce projet routier, y compris - avec succès jusqu'ici - par la voie judiciaire, et fait du lobbying pour obtenir la remise en service de la voie ferrée.

Le cas lorrain offre par ailleurs un parfait exemple de l'intrication des problèmes de transport et d'habitat.

De nouveaux lotissements se disséminent peu à peu le long de la frontière, sans possibilité réelle de les desservir par des transports en commun d'un coût raisonnable. Le seul moyen de déplacement est alors la voiture individuelle. On regrette à cet égard qu'aucune loi n'impose, selon l'exemple de pays voisins, qu'un nouveau lotissement ne puisse être implanté sans qu'un transport collectif soit mis en place.

Une raison majeure pour laquelle l'association AGIRR milite aussi activement pour le rétablissement de la ligne Fontoy - Audun-le-Tiche est que cette ligne pourrait cristalliser un nouvel habitat disposant d'un transport en commun de masse à sa porte : à Fribourg-en-Brigau, en Allemagne, un tramway dessert un nouveau lotissement dès que ce lotissement a été créé.

Au nord-est de la Lorraine, un tram-train transfrontalier, conçu pour rouler sur les voies françaises et allemandes, relie maintenant le centre de Sarrebruck à Sarreguemines. C'est une réalisation à saluer, elle n'a pas posé de problème technique mais elle est handicapée principalement par sa tarification. La liaison Sarrebruck-Forbach fonctionne bien.

Le rétablissement et la création de nouvelles liaisons sont nécessaires. Mais ceci est insuffisant si le parcours n'est pas assuré de bout en bout, et c'est là qu'intervient la co-modalité, pour reprendre un mot créé par la Commission Européenne. Un bon exemple : les abonnements pour les liaisons vers le Luxembourg ; le trajet ferroviaire depuis la France inclut dans son prix les déplacements par transports publics à l'intérieur de l'agglomération urbaine.

Tour de France

Dans le **Nord - Pas-de-Calais**, les trains frontaliers sont mal connus. L'offre TER belge est bonne mais sa tarification est opaque et l'achat de billet difficile (parfois impossible à une billetterie - il faut passer par un guichet, mais lequel ? et sur Internet on n'offre que des trajets TGV) ... et cela à l'heure où l'Eurométropole Lille-Tournai-Courtrai est en pleine construction ! On se demande pourquoi il est plus compliqué d'acheter un billet Lille-Bruges qu'un billet Lille-Arras alors qu'au départ de Lille, la moitié du réseau TER vers le Nord-Est se trouve en Belgique ?

La liaison TGV Lille-Bruxelles est largement assurée par des Eurostars, avec un embarquement imposé 30 mn avant le départ pour un trajet de 35mn (!) et soumis au bon vouloir des autorités britanniques...

A Maubeuge, la demande porte sur le prolongement de la ligne Paris-Maubeuge vers la zone Mons-Charleroi pour le rétablissement de la liaison entre ces deux régions, supprimée lors de la mise en place des TGV Thalys. La réouverture de Mons-Valenciennes au trafic régional n'a jamais dépassé le stade du projet. A compter de 2013, la SNCB envisage de reporter de Jeumont à Erquelines l'origine et le terminus de tous ses trains régionaux.

En **Champagne-Ardenne**, la liaison Charleville-Namur reste fermée du Nord de Givet à Dinant, sur une vingtaine de km. Une réouverture est mentionnée au schéma régional d'infrastructures de 2007, mais il semble que la volonté côté belge soit insuffisante. La ligne présente pourtant un grand intérêt : mise en relation entre deux dessertes TGV à Reims et Namur, desserte d'une vallée densément peuplée sinistrée par la désindustrialisation, mais qui a des atouts touristiques certains.

En **Alsace**, les demandes des associations de la FNAUT portent en particulier sur l'amélioration des relations avec Bâle, principalement entre la vallée de la Thur et les gares de Mulhouse et Bâle, et le rétablissement des lignes Haguenau-Rastatt, Colmar - Fribourg-en-Brigau et Mulhouse - Fribourg-en-Brigau.

A **Belfort**, la nouvelle gare TGV de Méroux n'est reliée à la ville que par un car dont la ponctualité est aléatoire et qui s'arrête à 200 m de la gare (pour ne pas avoir à payer le « toucher de gare » à RFF). Ce car est payant, mais sans possibilité d'acheter des tickets à l'unité. La FNAUT a demandé que ces billets soient disponibles auprès des serveurs des bars des TGV.

Un bon exemple cependant : la liaison de cette même gare de Méroux vers Montbéliard, dont le prix est inclus dans celui du billet TGV. Le projet de réouverture de Belfort-Méroux-Delle devrait aboutir en 2015, 4 ans après la mise en service de la LGV Rhin-Rhône...

En **Franche-Comté**, ce sont plus de 20.000 frontaliers qui travaillent en Suisse et s'y rendent en voiture. Le trafic augmente de 5% par an. Le co-voiturage apparaît comme la solution principale, avec la création d'un site internet et de parkings. Il bénéficie d'une subvention européenne INTERREG au titre de la coopération transfrontalière.

Les TER Besançon - La Chaux-de-Fond sont bien fréquentés par les frontaliers, il y a souvent des voyageurs debout en semaine entre La Chaux-de-Fond, Le Locle et Morteau. Sur la route, revenir de la Chaux-de-Fond vers la France demande de la patience.

En **Rhône-Alpes**, la situation est devenue inextricable à Genève et les autorités veulent endiguer l'invasion par les 50 000 voitures des frontaliers. Bellegarde est déjà un vaste parking. Mais les liaisons ferrées depuis l'Ain et la Haute-Savoie sont déficientes.

La ligne du Haut-Bugey est parcourue par le TGV Paris-Genève mais il n'y a pas de desserte TER d'Oyonnax et Bourg-en-Bresse vers Bellegarde et Genève sous prétexte d'un manque de capacité (un audit indépendant sur cette question serait utile). Les associations Asurail, le Tr'Ain et Gextrail, appuyées par la FNAUT Haute-Savoie, réclament de telles dessertes et la réouverture de la ligne Bellegarde-Divonne.

Côté Haute-Savoie, les travaux du CEVA (liaison ferrée Genève-Annemasse), maillon essentiel du futur RER franco-valdo-genevois, viennent de démarrer, l'ouverture aura lieu en 2018 mais une croissance de 20% du trafic automobile est prévue d'ici là. L'accès ferroviaire à Genève depuis Annecy est quasiment inexistant (le Conseil général a mis en service entre Le Fayet et Genève des cars inadaptés aux besoins des frontaliers et circulant à vide).

La branche du RER franco-valdo-genevois en direction du Chablais se termine pour l'instant en cul-de-sac à Evian. Au-delà, la « ligne du Tonkin » Evian - Saint-Gingolph fait l'objet d'un projet de réouverture mené par la région Rhône-Alpes et les autorités suisses. Si cette ligne était rouverte au trafic voyageurs, les 3000 frontaliers habitant le canton d'Evian pourraient se rendre facilement en Valais ou à Genève par le train, au lieu d'utiliser la seule route qui existe actuellement.

LES VOYAGES OCCASIONNELS

Grâce aux prolongements de la LGV Nord jusqu'à Londres, Bruxelles, Amsterdam, Cologne, et à la mise en service de la LGV Est, des services TGV performants existent maintenant entre la France et l'Angleterre, la Belgique, les Pays-Bas, le Luxembourg, l'Allemagne, la Suisse, l'Italie ; et ce sera bientôt le cas entre Perpignan et Barcelone.

Des perdants du TGV

Cependant les « perdants du TGV » sont nombreux. Les déplacements régionaux transfrontaliers peuvent en effet devenir moins faciles quand une LGV internationale est mise en service.

Malgré l'ouverture du tunnel sous la Manche puis de la LGV entre l'entrée du tunnel et Londres, aller dans le Kent depuis Lille ou Calais était impossible sans passer par Londres, Bruxelles ou Paris ! Les associations de voyageurs ont finalement obtenu une liaison Ashford-Calais : une seule par jour dans chaque sens !

Entre Liège et Aix-la-Chapelle, les liaisons sur la voie classique avaient été supprimées à la mise en service de la LGV : après bien des interventions auprès des compagnies ferroviaires, les associations ont obtenu leur rétablissement, mais seulement à raison d'un train toutes les deux heures ! Entre Roosendaal (Pays-Bas) et Anvers, la situation est analogue.

Les relations internationales par TGV sont parfois peu fréquentées en fin de parcours, après avoir franchi la frontière sur une voie classique, c'est le cas des TGV Paris-Lausanne et Paris-Luxembourg. La FNAUT demande que l'obligation de réservation soit alors levée et que le tarif appliqué soit celui des trains régionaux. Cela amènerait des services régionaux supplémentaires, particulièrement précieux aux heures de pointe et sur des voies saturées. Ce qui fonctionne bien avec des cars doit bien pouvoir fonctionner avec des trains, à condition de le vouloir. Les usagers préfèrent cette « mixité » de trafic à des réductions de services ou à des correspondances mal organisées.

Tarification

Les tarifs des voyages ferroviaires internationaux sont nettement supérieurs à ceux des voyages nationaux.

Une raison est qu'une charge spécifique est appliquée pour le passage d'une frontière. Un billet peut ainsi indiquer le prix kilométrique et celui du passage de la frontière ! Le voyage en train de Courtrai à Lille coûte 7,40 € alors que pour le même kilométrage, un billet en Belgique est facturé 4,80 €.

On imagine le tollé que provoquerait une mesure analogue sur la route : le rem-

placement d'une barrière douanière par une barrière de péage ! Mais, dans le ferroviaire, l'indifférence règne.

Une autre raison est que les trajets régionaux sont subventionnés quand ils s'arrêtent à la dernière gare avant la frontière mais non quand ils franchissent la frontière. Un arrangement entre les deux pays concernés serait possible, mais aucun exemple n'est connu.

Commercialisation

Il est impossible d'obtenir un billet pour un parcours régional complétant un voyage international. C'est le cas à Metz si on veut se rendre à Innsbrück puis prendre un train régional pour accéder à une station de sports d'hiver.

Le règlement communautaire sur les Droits et Devoirs des Voyageurs, adopté il y a deux ans, tente de remédier à cet état de fait. Une « spécification technique d'interopérabilité » a été mise au point par l'Agence Ferroviaire Européenne pour homogénéiser l'enregistrement des données dans tous les pays de l'Union. Un représentant de la FEV a participé aux débats et a pu témoigner des combats d'arrière-garde menés par la Communauté Européenne du Rail (CER), groupe de pression des exploitants ferroviaires. Ces derniers ne veulent pas que leurs informations soient « livrées à la concurrence ». Par suite leurs données ne seront pas transférées à une banque centrale de données et les billets ne pourront toujours pas être délivrés via un système central. Ces comportements ridicules et surannés des compagnies ferroviaires ne font qu'un seul gagnant : la concurrence !

Voyage sans couture

Il faut en fait aller plus loin. Quel est l'intérêt de débarquer dans une gare si l'on ne sait pas comment se rendre à sa destination finale, quel car prendre et à quelle heure pour aller à sa station de sports d'hiver, ou quel bus emprunter pour aller de la gare à une adresse en ville ?

Un « voyage sans couture » est une demande constante de la FNAUT et de la FEV. C'est maintenant possible techniquement. Le site de la SNCB, par exemple, indique tous les moyens pour aller d'une gare quelconque à une adresse quelconque dans Bruxelles. Un billet pour Bruxelles donne droit à emprunter toutes les lignes de chemin de fer de l'agglomération, qui est très bien desservie. Cet exemple montre qu'aucune difficulté technique n'est insurmontable si la volonté politique est au rendez-vous. Le vrai obstacle, considérable, réside dans les mentalités et le manque de coopération entre régions adjacentes ou compagnies ferroviaires.

FRANCE-ITALIE : UN DÉSASTRE

Depuis plusieurs années, Trenitalia dénonce tous les accords passés avec les réseaux voisins, y compris la Suisse (la ligne entre Domodossola et le tunnel du Simplon n'est quasiment plus entretenue par RFI, le RFF italien, et les CFF s'en inquiètent). Les exploitants étrangers qui s'obstinent à maintenir des relations avec l'Italie sont pénalisés : aucun arrêt commercial entre la frontière et le terminus, ou arrivée dans une gare secondaire (cas du TGV à Milan-Garibaldi). Alors que la SNCF et les FS collaboraient parfaitement depuis 1945, elles se tirent dessus à boulets rouges.

Trenitalia mise tout sur les LGV et quelques relations Grandes Lignes, supprime ses trains de nuit et tolère les services régionaux si les provinces lui versent de grosses subventions. Mais la qualité de ces services s'est dégradée, certaines lignes locales ferment pendant les vacances scolaires. Pour le fret, la situation est encore pire qu'en France. Et l'État n'y trouve rien à redire.

Certaines provinces, comme le Trentin, sont tellement exaspérées qu'elles reprennent l'exploitation de leurs dessertes. La démarche était bien engagée dans le Piémont mais la nouvelle majorité de droite est passablement anti-ferroviaire et une douzaine de lignes devraient fermer.

Côté PACA, la situation est quasiment celle de l'époque de Mussolini ! A Vintimille, aucun train de voyageurs ne passe la frontière, à l'exception du Nice-Moscou une fois par semaine. Les guichets de Trenitalia ne vendent pas de billets pour la France, il faut s'adresser à une agence de voyage privée installée en gare. Et pas question d'installer un automate SNCF, même pour de simples billets TER (la FNAUT PACA l'avait demandé il y a 3 ans, mais la SNCF avait estimé que c'était impossible : gare en territoire étranger, nécessité de pose de câbles depuis la frontière,... et vu l'attitude de Trenitalia et de RFI, on veut bien la croire).

FRANCE-ESPAGNE : DEUX RÉSEAUX DISJOINTS

Côté Atlantique, Hendaye est la dernière gare française (sur la rive droite de la Bidassoa), Irun la première gare espagnole (sur la rive gauche). La Bidassoa est franchie par un pont à deux voies uniques : l'une à l'écartement européen, l'autre à l'écartement ibérique. Mais les deux réseaux français et espagnol sont quasiment disjoints : 4 trains seulement (2 TGV, 2 Intercités) relie chaque jour Bayonne et Irun. Première arrivée à 9h40, un trou horaire de presque 6h entre 14h et 19h46. Aucun train français n'est proposé au départ d'Irun, aucun train espagnol au départ d'Hendaye : les rares trains qui franchissent la frontière repartent à vide

La médiocrité des correspondances à Vintimille, que Trenitalia considère désormais comme l'extrémité d'une ligne régionale, suscite la colère des élus de PACA et de Ligurie, ainsi que celle des autorités monégasques.

Des rencontres récentes, à l'initiative de la région PACA, pourraient cependant déboucher sur une coopération entre les régions PACA et Ligurie pour améliorer les relations transfrontalières sur la ligne littorale : meilleure gestion du trafic à Vintimille (coordination des offres, réduction des temps de parcours) ; interopérabilité des réseaux et matériels roulants ; création de trains locaux passe-frontière (de nombreux salariés monégasques viennent d'Italie), voire de trains directs Gênes-Marseille ; ventes de titres de transport transfrontaliers des deux côtés de la frontière ; échanges de données pour l'information par les centrales de mobilité en Ligurie (en fonctionnement) et en PACA (en cours de conception).

Dans la vallée de la Roya, il faut désormais changer de train à Breil ou Tende pour continuer vers Cuneo et Turin. Les deux trains directs Nice-Turin et Nice-Cuneo ont disparu fin 2009, suite au remplacement des autorails qui les assureraient par du matériel plus moderne, mais non homologué pour circuler à l'étranger. Heureusement, les trains italiens continuent à desservir la vallée et les correspondances à Breil devraient s'améliorer quand la desserte TER Nice-Breil passera de 5 à 10 allers-retours quotidiens. Dans ce contexte, la demande de la FNAUT PACA de création d'un train direct Marseille-Turin demeure un vœu pieux, mais des démarches pour l'homologation réciproque des matériels AGC niçois en Italie et des Minuetti de Trenitalia en France seraient lancées, ce qui permettrait d'espérer un retour à la situation d'avant 2009, ou au moins le rétablissement de deux allers-retours Nice-Cuneo.

Frédéric Laugier, FNAUT PACA

dans leurs pays respectifs. Aucun TER ne circule au-delà de la gare d'Hendaye alors que seulement 4 km la séparent de celle d'Irun et qu'aucun obstacle technique ne s'y oppose.

Côté Méditerranée, la situation est analogue : de plus en plus de trains SNCF ont pour terminus Cerbère et non plus Port-Bou, tandis que les trains de la RENFE sont souvent limités à Port-Bou au lieu de Cerbère. Pour prendre le train de nuit Cerbère-Paris à 21h28 en venant d'Espagne, il faut attendre une heure et demie, car le dernier train de la RENFE arrive à Cerbère à 20h00.

Patrick Marconi, Jean-Marie Tisseuil

Un voyageur désabusé

La gouvernance ferroviaire est aussi déficiente en Europe qu'en France : les acteurs se querellent ou veulent conserver leur pré carré. L'offre classique ne cesse de se dégrader et le TGV ne fait souvent que cacher la misère.

« Je refuse de prendre l'avion trop polluant et énergivore, et faute de trains internationaux pratiques et bon marché, je suis contraint d'utiliser les services routiers Euro-lines marqués par une très faible attention au passager » : ce propos d'un voyageur résume bien la situation. Les déficiences des exploitants ferroviaires et l'indifférence des autorités politiques expliquent en grande partie le succès d'Euro-lines (FNAUT Infos n°200) et le rôle prédominant que conserve la voiture dans les déplacements pendulaires transfrontaliers.

Les réalisations vraiment satisfaisantes sont rares : la ligne Mulhouse-Bâle est intégrée (desserte et tarif) dans le plan de transport TER alsacien ; on trouve même en gare de Bâle un distributeur de titres de transport pour le TER Alsace.

La création par la SNCF de relations internationales par autocar afin de concurrencer Euro-lines ou Megabus est une initiative à moindre coût d'investissement ne répondant que partiellement aux besoins des voyageurs, qui réclament des services ferroviaires diversifiés, de jour et de nuit, et une commercialisation plus efficace du train.

Une arnaque franco-suisse

Le cas le plus extrême de tarification transfrontalière abusive est celui de la liaison Frasné-Vallorbe. Pour parcourir les 25 km séparant ces deux gares, les 13 mn de parcours en TGV sont facturées 22 euros (le parcours Dôle-Vallorbe ne coûte « que » 33 euros pour 87 km). Les voyageurs peu pressés ont certes la possibilité de se reporter sur les cars TER qui effectuent le parcours en 47 mn ou 1 heure 10, au prix de 4,60 euros.

Jean-Marie Tisseuil

Les mauvaises manières de Trenitalia

Quand l'exploitant privé Arenaways a voulu concurrencer Trenitalia sur Turin-Milan, il n'a pu obtenir de sillons que de la gare de banlieue de Turin-Lingotto à Milan-Garibaldi : ne disposant que d'une seule voie à Milan sans possibilité de remise en tête, il a été contraint d'assurer son service avec 2 machines encadrant 3 voitures. Bien entendu, ses billets n'étaient pas en vente aux guichets FS. Arenaways a dû arrêter son exploitation en août 2011.

Frédéric Laugier

Ce dossier a été piloté par Jean-Paul Jacquot. Nous reviendrons ultérieurement sur les trains de nuit en France et en Europe.

La fédération européenne des voyageurs

La Fédération Européenne des Voyageurs (European Passengers Federation ou EPF) a été créée en 2002, la FNAUT était l'un des membres fondateurs (voir FNAUT Infos n°187 et www.epf.eu). Présidée par le Britannique Trevor Garrod, elle regroupe aujourd'hui 33 associations nationales implantées dans 19 pays différents. C'est Jean-Marie Tisseuil qui représente aujourd'hui la FNAUT au sein de son conseil d'administration.

La FEV se préoccupe de tous les modes de transport avec le souci de l'écomobilité. Elle intervient en particulier auprès des exploitants ferroviaires nationaux, regroupés au sein de la Communauté Européenne du Rail, et des organismes communautaires ; elle est un partenaire actif de l'Agence ferroviaire européenne. Elle se préoccupe aussi bien des déplacements internationaux à longue distance que des relations régionales transfrontalières.

Elle a publié en octobre 2010 une étude intitulée « Journeys without borders » (« Voyages sans frontières ») qui, avec les informations fournies par les associations de la FNAUT, a servi de base au présent dossier.

L'agence ferroviaire européenne

Le secteur ferroviaire européen se caractérisant par des règles nationales incompatibles et par l'absence de réglementation technique internationale, un règlement du Parlement européen et du Conseil a créé en avril 2004 l'Agence ferroviaire européenne (European Railway Agency ou ERA). Cette agence communautaire basée à Valenciennes emploie une centaine de personnes. Sa mission concerne la sécurité et l'interopérabilité ferroviaires dans les 27 Etats membres.

Elle doit plus précisément :

- établir progressivement des règles de sécurité communes à tous les réseaux européens ;
- rapprocher progressivement les règles techniques des réseaux afin d'améliorer le niveau d'interopérabilité du système ferroviaire européen, l'incompatibilité actuelle entre les réseaux étant une source de limitation du développement du rail en Europe ;
- faire émerger un système commun de certification des ateliers d'entretien des matériels roulants et un système commun de formation et de reconnaissance des conducteurs de trains.

Cette démarche est destinée à créer un marché ferroviaire européen intégré, rendant le rail compétitif avec les autres modes de transport tout en conservant son niveau élevé de sécurité.

UN SCANDALE FERROVIAIRE

Les billets pour les Intercités de nuit Strasbourg – Port-Bou/Nice devant circuler les vendredi 20, samedi 21 et dimanche 22 avril 2012, trains faisant partie du service public conventionné par l'Etat, n'étaient toujours pas mis en vente sur le site voyages-sncf.com de la SNCF le 20 avril au matin.

Les voyageurs se sont vu proposer sur ce site des voyages à près de 200 euros, par TGV jusqu'à Paris puis par Intercités de nuit pour Port-Bou ou Nice, sans que leur soit fournie la moindre information ou explication.

Des affiches dans les gares avaient certes annoncé la suppression de ces trains les 20, 21 et 22 avril... dates qui se situent au début des vacances scolaires de l'Académie de Strasbourg, période où la demande est importante !

La FNAUT a déjà constaté de nombreuses difficultés de commercialisation des Intercités de jour comme de nuit, par exemple à l'été 2011 pour les trains de nuit vers l'Espagne et en décembre pour les trains de nuit vers les Alpes (Saint-Gervais, Tarentaise, Maurienne, Briançonnais). L'été dernier, des trains de jour pour Royan, véritables « trains-fantômes », ont même circulé à vide car ils avaient été mis en vente 24 h seulement avant leur départ...

DÉCLIN DU FRET FERROVIAIRE : UN EXEMPLE CONSTERNANT

Le mercredi 9 mars 2011 a circulé le dernier train de wagons citernes de gaz sur la relation Orléans - Aubigny-sur-Nère. Ce trafic de trains entiers qui se faisait au rythme de deux rotations par semaine (aller en charge en direction d'Aubigny et retour à vide en direction d'Orléans) a cessé en raison de la dégradation de l'infrastructure.

En effet cette partie de l'ancienne ligne joignant Orléans à Gien a vu sa vitesse de référence s'abaisser à compter de 2005, date à partir de laquelle l'entretien de la voie, qui était jusqu'alors très réduit, a cessé. Cette ligne, exploitée sous le régime dit des « lignes à trafic restreint », était toujours équipée de rails à double champignon, très courts, dont le nivellement était loin d'être parfait. Cela a conduit à réduire la vitesse maximale admissible à 20 km/h, voire 10 km/h pour le franchissement de certains points singuliers, afin de pouvoir circuler sur cette infrastructure hors d'âge et en très mauvais état.

Il en est résulté un allongement significatif du temps de parcours (de 3 heures à 4 heures trente).

Pour que les vitesses permises antérieurement (40 km/h) aient pu être de nouveau autorisées, il aurait fallu remettre la

Depuis plus de deux ans, suite à la multiplication des travaux sur le réseau ferré classique, la « crise des sillons » retentit sur la disponibilité et la mise en vente des trains, en particulier des trains de nuit. A plusieurs reprises, la FNAUT a fait état de ces problèmes auprès de la SNCF, et par écrit auprès de RFF en juillet 2011. Si la situation actuelle est moins catastrophique qu'il y a quelques mois, elle reste inacceptable. Allié à l'absence d'information sur voyages-sncf.com, le choix, dans ce cas particulier du Strasbourg - Port-Bou/Nice, de supprimer ces trains en période de fort trafic est scandaleux et relève de la provocation. Il est impératif que RFF, avec la contribution de la SNCF, améliore fortement et rapidement le processus et la logique d'attribution des sillons.

La FNAUT a donc demandé la création immédiate d'une commission d'enquête pour que toute la lumière soit faite sur ce dysfonctionnement.

Elle demande également que la nouvelle gouvernance ferroviaire en cours d'étude attribue un rôle fort à l'Etat et veille à transformer en actes la priorité décidée pour le redressement des dessertes ferroviaires, particulièrement sur les transversales et le réseau classique, avant même de s'investir dans le développement de services routiers.

ligne en état. Mais le financement de ces travaux, qui se montaient à « seulement » 15 millions d'euros, n'a pu être bouclé.

Du fait de l'augmentation du temps de parcours des trains, la durée du trajet aller et retour dépassait largement le temps de travail maximal autorisé des agents de conduite SNCF, avec la nécessité de procéder à une relève de l'équipe de conduite à Aubigny (par l'envoi d'un taxi envoyé depuis les Aubrais). Ceci a eu pour effet de majorer très sensiblement les coûts, conduisant ainsi à l'arrêt du trafic et à son report sur le mode routier.

Voilà comment à une époque où l'on nous parle de Grenelle de l'Environnement et de l'accroissement nécessaire de la part modale du transport ferroviaire, le non-entretien d'une infrastructure a conduit à l'abandon d'un trafic régulier par trains entiers de produits dangereux (dont on nous dit par ailleurs qu'il constitue l'un des rares créneaux de pertinence du fret ferroviaire !) et à son report sur le mode routier, avec toutes les conséquences que l'on peut imaginer en terme d'environnement et de sécurité.

Cet exemple tout à fait symptomatique du déclin du fret ferroviaire en France n'est hélas pas isolé !

Luc Humbertjean, 92300 Levallois

LES REPRÉSENTATIONS NATIONALES

ASSURÉES PAR LA FNAUT

Les militants de la FNAUT sont présents (bénévolement) dans de nombreuses instances officielles où ils défendent les usagers des transports et les thèses de la FNAUT.

Instances officielles

- Conseil National de la Consommation : Régis Bergounhou, Marc Debrincat.
- Commission de la médiation de la consommation : Régis Bergounhou.
- Comité Français d'Accréditation (COFRAC) : Marc Debrincat.
- Comité de marque NF service transport : Marc Debrincat, Max Mondon.
- Commission d'immatriculation des agences de voyages : Anne-Sophie Trcera.
- Comité d'orientation du PREDIT : Jean Sivardière.
- Conseil d'administration de la SNCF : Marc Debrincat.
- Conseil d'administration de la RATP : Yves Boutry.
- Comité de suivi de la convention Etat-SNCF relative aux trains TET : Jean Lenoir, Marc Debrincat.
- Comité des partenaires du transport public d'Ile-de-France : Bernard Gobitz.
- Comité d'orientation de l'Agence Française pour l'Information Multimodale et la Billettique : Jean Lenoir, Marc Debrincat.
- Commission nationale d'évaluation de la sécurité dans les transports guidés : Claude Pierre dit Barrois.
- Conseil national de la sécurité routière : Jean-François Hogu.
- Comité national des usagers du réseau routier : Max Mondon.
- Bureau Central de Tarification des véhicules à moteur : Régis Bergounhou.
- Conseil national de l'air : Jean-François Hogu, Simone Bigorgne.
- Autorité de la qualité de service dans les transports : Jean Lenoir et M. Debrincat.

Expertise

La FNAUT a obtenu le lancement par la DSCR d'une étude sur l'influence des petits excès de vitesse sur la mortalité routière : ces petits excès jouent-ils un rôle crucial, ou un rôle marginal comme l'affirment 40 millions d'automobilistes et des parlementaires UMP ?

Enquêtes et études

La FNAUT a plusieurs enquêtes et études en cours sur les sujets suivants : les services TER routiers de substitution, les cars postaux (Suisse, Autriche), les services de cars interrégionaux, le transport à la demande, la concurrence voiture-TGV (influence de la mise en service des LGV sur les trafics routiers), les dépenses ferroviaires et routières des régions et départements, l'alliance Railteam, l'analyse des idées fausses sur le péage urbain.

- Section "passagers" de la Commission administrative de l'aviation civile : Marc Debrincat.
- Formation Clients du transport aérien auprès du Conseil Supérieur de l'Aviation Civile : Anne-Sophie Trcera.
- Comité d'orientation du PUCA : Maurice Abeille, Daniel Mouranche.
- Commission Nationale des Sanctions Administratives : Christian Broucaret.

Groupes de travail

- Institut National de la Consommation : Régis Bergounhou, Simone Bigorgne.
- Conférence nationale Sillons de RFF et comité de pilotage de la LGV Rhin-Rhône : François Jeannin.
- Comité de suivi du TGV SEA : Jean-François Troin.
- Comité consultatif consommateurs-SNCF : Régis Bergounhou, Simone Bigorgne, Jean Lenoir.
- Réunions consommateurs-RATP : Simone Bigorgne.
- Réunions consommateurs-RFF : Simone Bigorgne, François Jeannin.
- Groupe SNCF-cyclistes : Camille Lalande, Erick Marchandise.
- Comité de Suivi de la Politique Vélo et Comité de promotion du Vélo : Michel Delmotte.
- Audit de sécurité de la SNCF : Jean-Claude Oesinger, Jean-Louis Camus.
- Ateliers de la gare : Maurice Abeille, Jean-François Hogu.
- Table ronde nationale sur l'efficacité énergétique : J-F Hogu, Paul Mathis.
- Comité « trajectoires d'émissions 2020-2050 » : Paul Mathis.
- Observatoire Energie Environnement Transport : Jean Lenoir.
- Commission des comptes Transports de la Nation : François Jeannin.
- Comité de pilotage des études prospectives de RFF : Jean Sivardière.
- Commission stratégique mise en place par le ministère des Transports sur l'avenir de l'aéroport d'Orly et son accessibilité : Bernard Gobitz.
- Observatoire national des biocarburants : Paul Mathis.

La FNAUT intervient auprès de l'Union Européenne par l'intermédiaire de la Fédération Européenne des Voyageurs, où elle est représentée par Jean-Marie Tisseuil (trains internationaux, droits des voyageurs) et de Transport et Environnement, où elle est représentée par Jean-Paul Jacquot. Elle est représentée au conseil d'administration de France Nature Environnement par Jean-François Hogu, à celui du Réseau Action Climat par Jean-François Hogu et Gilles Laurent, et à celui de ConsoFrance par Régis Bergounhou.

Les colloques de la FNAUT

La FNAUT a organisé de nombreux colloques sur les sujets les plus variés et a ainsi contribué à alerter les décideurs (pour chacun d'eux, nous indiquons le numéro de FNAUT Infos qui en a rendu compte ; voir aussi le site www.fnaut.asso.fr).

Octobre 1992, Tours (Hôtel de Ville) : «**les lignes ferroviaires régionales**». La FNAUT réaffirmait alors son opposition aux fermetures de lignes et suggérait que les "petites lignes" soient confiées à des exploitants spécialisés indépendants de la SNCF (n°9).

Novembre 1999, Lyon : «**les lignes interrégionales, un avenir incertain**». La FNAUT attirait l'attention sur la dégradation des liaisons Intercités et leur rôle souhaitable dans l'aménagement du territoire (n°105, 123).

Mars 2002, Paris : «**la densité urbaine, sujet tabou, enjeu décisif**». Conclusion de la FNAUT : la ville dense est mal perçue de l'opinion, mais elle est favorable aux transports collectifs et aux modes doux, et on peut densifier sans entasser (n°117).

Octobre 2003, Vaulx-en-Velin (ENTPE), en partenariat avec le CERTU (Club mobilité) : «**mobilité et péages urbains : Singapour, Londres, et après ?**». Suite à cette journée-débat passionnante, la FNAUT prenait position en faveur du péage urbain (n°129).

Janvier 2006, Paris (Assemblée Nationale), en partenariat avec le GART et la FMVM (fédération des maires des villes moyennes) : «**les déplacements dans les agglomérations moyennes**». Ce colloque a mis en évidence les particularités de ces agglomérations et l'urgence d'une politique de maîtrise de l'automobile comme dans les grandes agglomérations (n° 147, 155).

Septembre 2009, Paris (Conseil régional d'Ile-de-France), en partenariat avec le GART et la FNAU (fédération nationale des agences d'urbanisme) : «**gares périurbaines, point d'appui du développement urbain durable et du réseau ferré**». La FNAUT souhaitait attirer l'attention sur la valorisation possible des étoiles ferroviaires urbaines inutilisées (n°183).

Novembre 2009, Paris (Assemblée Nationale), en partenariat avec Agir pour l'environnement et le Réseau Action Climat : «**climat et transports : du global au local**». La FNAUT a présenté son analyse du schéma national des nouvelles infrastructures de transport (n°191).

Mars 2012, Paris : «**séminaire inter-associatif sur les LGV**, en partenariat avec Agir pour l'environnement.

A méditer

Pierre Rabhi, écrivain et promoteur de l'agriculture biologique : « la France ne compte plus que 3% d'actifs dans le secteur agricole, elle est très dépendante de l'étranger. Nous importons des denrées agricoles par des camions qui font des milliers de kilomètres, alors que les terrains abandonnés à la friche se multiplient. Il faut aujourd'hui repenser le système agricole et développer une agriculture de proximité ».

Robert Bell, président du département des sciences financières du Brooklyn College de l'université de New-York (Les Echos du 5-10-2011) : « la taxe carbone ne doit pas être basée sur les émissions, trop compliquées à calculer ; on doit plutôt taxer le combustible fossile, qui produit l'émission, cela pourrait rapporter entre 8 et 9 milliards d'euros par an en France ».

La mobilité urbaine

Le Certu publie un regard rétrospectif sur dix ans de mobilité urbaine en France. Cet ouvrage permet de mieux apprécier les dynamiques actuellement à l'œuvre et d'identifier les enjeux pour les futures politiques en matière de déplacement. Il s'adresse à tous ceux qui s'intéressent aux questions de déplacements, d'aménagement et d'urbanisme, et à l'évolution de nos sociétés urbaines (www.certu.fr).

Vocabulaire de colloque

Voici encore quelques bons conseils pour vous permettre de préparer les colloques de la rentrée.

Interrogez-vous longuement sur la dimension scalaire de l'intermodalité, ponctuelle ou linéaire, conçue comme une alternative innovante à la dominante monomodale mais aussi comme un critère d'aide à la décision en matière d'aménagement du territoire afin d'atteindre les objectifs incontournables de durabilité, d'accessibilité et d'écomobilité. Ne citez pas d'exemples concrets qui pourraient susciter des critiques, limitez-vous à des généralités démontrant votre grand souci de l'humain, par exemple : il est important de détecter les besoins des usagers, de mettre l'usager-client au cœur des préoccupations des décideurs car le consommateur est la clé du changement, et de ne pas laisser les cost-killers l'emporter sur les cost-boosters afin de sauvegarder la qualité du service public. Concluez votre intervention par un bref couplet sur la ville de demain, qui comportera beaucoup d'intelligence immatérielle et sera durable, intense, agile, désirable et douce, et sur la nécessité de revoir la gouvernance de la nappe urbaine pour l'articuler avec la participation du citoyen.

BREVES

Record de trafic aérien

En 2011, les aéroports français ont enregistré un trafic record : 164 millions de passagers, dont 58% à Paris, en progression de 6% par rapport à 2010. La part des compagnies à bas coûts a été de 21%, et même 31% sur les seuls aéroports régionaux contre 29% en 2010. Le trafic de Roissy et Orly a progressé de 5,7% pour atteindre le record de 88,1 millions de passagers. Les aéroports de province les plus fréquentés ont été Nice-Côte d'Azur (16% du trafic), Lyon-Saint Exupéry (13%) et Marseille-Provence (11%).

BIEN DIT

✓ **Thierry Salomon**, président de l'association Négawatt : « adopter le triptyque sobriété-efficacité-énergies renouvelables, c'est ne pas compter sur la science fiction d'énergies miraculeuses, et léguer aux générations à venir autre chose que des coûts et des risques ».

TRES MAL DIT

✗ **François Hollande** en visite à Saint-Etienne en mars dernier : « il faut lancer le chantier de l'A45 maintenant, on aura bien le temps de trouver des solutions pour son arrivée à Lyon ». On décide en vitesse, on réfléchira plus tard.

BETISIER

✗ **Laurent Hecquet**, délégué général de l'association 40 millions d'automobilistes : « quel type de voiture acheter ? Les Français attendent une réponse mais les candidats à la présidentielle n'ont pas de vision prospective. L'autophobie les pousse à évacuer les grands thèmes qui préoccupent les citoyens ».

✗ **Thierry Voisin**, président de Nice Union maritime : « les yachts qui s'amarrent au fond du port vont se retrouver nez-à-nez avec le tramway, ils risquent tout simplement de partir ».

Le saviez-vous ?

- La loi Grenelle 1 prévoyait que la part de marché du fret non routier serait de 25 % en 2012 : cette part est passée de 12,6 % en 2008 à 11,3 % en 2010.
- En Suisse, les taxes foncières sont plus élevées que la moyenne pour les constructions en zones rurales.
- Une taxe sur la propriété automobile permettrait de financer des mesures d'encouragement à l'autopartage.
- Le chiffre d'affaires 2010 du groupe Diester, qui domine le marché du biodiesel en France, a été de 2,3 milliards.
- Les feuilles mortes qui tombent sur les voies ferrées font glisser les trains sur les rails comme les voitures sur le verglas. La SNCF dépense chaque année 10 millions d'euros en Ile-de-France pour lutter contre ce phénomène.

Bus amphibie

Le « Floating Dutchman », le premier bus amphibie du monde, a été inauguré en juillet 2011 à Amsterdam. Ce splashbus électrique est destiné aux voyageurs en transit à l'aéroport de Schiphol et désireux faire une visite rapide de la ville. Le circuit de 2h45 qui est proposé s'effectue sur route entre l'aéroport et Amsterdam (12 km), puis en croisière sur les canaux et retour à Schiphol.



Ecoconduite

Les transports Premat, entreprise familiale implantée dans l'Essonne et spécialisée dans le vrac, ont formé leurs chauffeurs à l'écoconduite pour limiter à la fois la consommation de gazole et les risques d'accident.

Les chaînes cinématiques des camions ont été revues pour que les moteurs tournent à des régimes assez bas ; systématiquement, les chauffeurs vérifient le gonflage des pneus et posent les bâches pour éviter les prises d'air ; les moteurs sont bridés à 85 km/h et sont équipés de «stop-éco» : ils s'éteignent automatiquement au bout de 90 secondes à l'arrêt. La consommation de gazole a diminué de 8%.

Des zéros en trop

Selon Le Figaro du 12-12-2011, la modernisation de la ligne Paris-Troyes coûtera 30 milliards d'euros.

Selon Ouest France du 10-12-2011, la ligne Nantes-Châteaubriant sera électrifiée en 250 000 volts.

Radar pour piétons

Fin 2011, la ville de Rouen a imposé une vitesse limite de 3 km/h aux piétons dans le centre-ville afin de les inciter à prendre le temps d'apprécier la richesse du patrimoine architectural. Un radar flashe les contrevenants.

Indemnisation

La compagnie aérienne Aigle Azur a égaré un cerceuil sur un vol Lille-Alger. Le cerceuil a finalement été retrouvé à Lyon. La famille du défunt a été indemnisée pour le retard, au prix du fret : 172 kg à 22 euros le kg, soit 3 800 euros.

ACTIONS EN RÉGIONS

Bretagne

Pays-de-la-Loire

- Jean-Yves Lelièvre, représentant de la FNAUT en Bretagne, a attiré l'attention de la région, à la demande de conducteurs d'autocars, sur la nécessité d'améliorer la sécurité au passage à niveau de Maison Blanche, au nord de Rennes. Il critique le manque de confort des autocars utilisés pour les services Rennes-Loudéac.
- L'association TER 29 rappelle que la modernisation de la ligne Brest-Quimper ne doit pas seulement permettre d'accélérer les relations de bout en bout mais aussi faciliter la desserte des petites gares afin de faciliter les déplacements domicile-travail des rurbains contraints de s'éloigner des grands centres en raison de la cherté du logement.

Lorraine

- Une manifestation a été organisée en gare de Verdun par l'AUTERCOVEC pour défendre la ligne 5 Conflans - Verdun - Châlons-en-Champagne, délaissée par RFF et menacée de disparition : un glissement de terrain survenu il y a plusieurs mois impose un ralentissement des trains à 40 km/h entre Sainte-Menehould et Clermont. Une centaine d'usagers et d'élus, exaspérés par la dégradation du service TER, y a participé.

Claude Hélas, président de l'AUTERCOVEC, et Claude Pierre dit Barrois, président de la FNAUT Lorraine, ont rappelé les revendications des voyageurs : une concertation plus efficace entre les régions Lorraine et Champagne-Ardenne, des relations directes Verdun-Nancy, réclamées en particulier par les étudiants, et le raccordement de Saint-Hilaire-au-Temple permettant des relations directes Verdun-Reims. Ce raccordement de 800m est évalué à 16 millions d'euros par RFF, qui propose une correspondance par car jusqu'à Reims, une solution fermement refusée par les usagers.

Nord-Pas-de-Calais

- Le collectif des usagers des transports ferroviaires (TGV et TER) du Nord-Pas-de-Calais a protesté contre les retards et suppressions de services à répétition, en particulier la suppression régulière de l'arrêt à Douai des TGV Intersécteurs.
- Gilles Laurent, président de l'Union des Voyageurs du Nord, critique l'organisation des travaux sur les voies ferrées : « lors des travaux sur la ligne TER Lille-Dunkerque, il a fallu batailler pour obtenir des liaisons directes par car ; les usagers doivent être prévenus à l'avance des travaux prévus et des moyens de substitution mis en place ; les services doivent être préservés aux heures de pointe ».

- La FNAUT Pays-de-la-Loire constate que les étoiles ferroviaires (Nantes, Le Mans, Mayenne) sont aujourd'hui sous-utilisées malgré leur fort potentiel de développement pour des dessertes périurbaines, et réclame la réactivation des branches inutilisées.
- L'ACIPA, soutenue par divers syndicats, mouvements et partis politiques (Verts, extrême gauche et MODEM), a organisé fin mars une nouvelle manifestation contre le projet « inutile, coûteux et destructeur » d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes, qui a réuni plusieurs milliers de personnes sur le Cours des 50 otages à Nantes.
- L'AUT 85 a réagi à la probable fermeture du guichet SNCF du pôle d'échange de Fontenay-le-Comte alors que son chiffre d'affaires est le 3ème du département après La-Roche-sur-Yon et Les-Sables-d'Olonne, ce qui démontre qu'il existe un potentiel important d'usagers de la SNCF dans le Sud-Vendée.

Picardie

- L'AUTC est satisfaite de la relance de la ligne Compiègne-Amiens (25 trains par jour) qu'elle réclamait depuis dix ans et qui sera particulièrement utile aux jeunes de Compiègne étudiant à Amiens, mais les retards des trains subsistent.
- L'AUTC, l'ADU, LUTECE et le comité des usagers des bus d'Amiens Métropole sont maintenant regroupés au sein de la fédération FNAUT Picardie, qui est présidée par Christiane Dupart et constitue donc la 13ème fédération régionale de la FNAUT.

Parmi les objectifs de la fédération : la création d'une billettique commune à tous les transports picards ; de meilleures correspondances entre cars et trains en gares de Creil, Amiens, Longueau, Compiègne ; la correction des horaires SNCF introduits sans véritable concertation fin 2011 ; des compensations financières pour les abonnés victimes de retards répétitifs des trains.

« De graves difficultés sont apparues avec l'horaire 2012 : horaires inadaptés aux déplacements domicile-travail, suppressions de trains, allongement du temps de parcours et, ce qui est inadmissible au quotidien, retards récurrents aux heures de pointe et surcharges insupportables, voire impossibilité de monter dans le train. L'évolution des services Intercités a pesé lourdement puisque certains trains reliant les grandes villes tels que Amiens-Creil-Paris ou Saint-Quentin -Compiègne-Paris ont été supprimés ou décalés et ne correspondent plus aux besoins des salariés ».

Activités de la FNAUT

- Claude Pierre dit Barrois a participé à une table-ronde sur les transports en milieu périurbain au Conseil économique, social et environnemental (CESE).
- Bernard Gobitz a représenté la FNAUT au jury des trophées 2012 de l'innovation du GIE Transport Public.
- La FNAUT a été consultée par le CERTU sur la tarification des transports publics de proximité.
- Jean Sivardière a été auditionné par Patrick Bailly, président de la section des activités économiques du CESE, chargé d'un rapport sur l'avenir de la filière automobile.
- Marc Debrincat a été consulté par Monique Sassier, chargée par la SNCF d'une réflexion sur les incivilités dans les transports publics.
- Marc Debrincat, Anne-Sophie Trcera et Jean-Marie Tisseuil ont répondu au questionnaire de l'Union Européenne sur l'application du règlement 1371/2007 sur les droits des voyageurs.
- A l'occasion de l'enquête publique sur la LGV Lyon-Turin, la FNAUT a réaffirmé l'intérêt qu'elle porte à ce projet susceptible d'absorber massivement du trafic routier de fret en transit à travers les Alpes.
- La FNAUT a une nouvelle fois dénoncé l'absence de transport public dans la plupart des agglomérations et départements français le 1er mai. Elle a interpellé les responsables des agglomérations de plus de 350 000 habitants en leur rappelant que le 1er mai, les trains circulent et les hôpitaux fonctionnent : « il ne s'agit pas de renier la symbolique du 1er Mai, mais simplement d'assurer un service de jour férié comme le font la SNCF ou la RATP, car de nombreux Français ne sont pas motorisés ».

Tarification de l'usage de l'automobile

Les articles publiés dans FNAUT Infos depuis 2004 sur la tarification des déplacements automobiles (prix des carburants, fiscalité, chèque essence, taxe carbone, péage urbain) ont été rassemblés en un recueil de 24 pages disponible auprès du siège de la FNAUT au prix de 5 euros port compris, paiement en timbres si possible. Un prochain recueil sera consacré à l'automobile : nouveaux usages, nouvelles technologies, avenir industriel.

fnaut infos- Bulletin mensuel d'information

Directeur de publication : Jean Sivardière
CPPAP n° 0913 G 88319 - Dépôt légal n°205
ISSN 0983-172 X - Tirage : 1500 ex.
Imprimerie : Sipap-Oudin, 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, M° : Pernety

tél. : 01 43 35 02 83 fax : 01 43 35 14 06
e-mail : contact@fnaut.fr
Internet : http://www.fnaut.fr
CCP : 10 752 87 W Paris

GOUVERNANCE DU SYSTÈME FERROVIAIRE : DÉFINIR D'ABORD LES OBJECTIFS

Notre-Dame-des-Landes : un moratoire ne suffit pas

Avec réalisme, François Hollande a cédé, au moins provisoirement, à la volonté acharnée, et justifiée, des opposants à la construction de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes : les expulsions des exploitants agricoles présents sur les terres concernées sont suspendues pendant la durée des procédures en cours.

Sa décision finale sera un test de sa volonté de mettre en œuvre une politique écologique et économiquement rationnelle des transports.

La FNAUT s'est opposée de longue date à ce projet. Elle estime que le moratoire doit traduire un souci d'écoute véritable et déboucher sur un abandon pur et simple de ce projet ruineux, nuisible pour l'environnement, dont l'utilité n'a jamais été démontrée autrement que par des slogans mensongers, et qui constitue l'archétype du grand projet archaïque (il avait été conçu pour accueillir le Concorde !) défendu par quelques notables « bâtisseurs » au mépris de l'intérêt général.

L'aéroport existant de Nantes-Atlantique n'est ni saturé ni dangereux, et qualifier son déplacement d'investissement « durable » relève d'une incompréhension totale de l'écologie ou d'une tromperie pure et simple.

Surdimensionné, le nouvel aéroport comporterait deux pistes. Or l'aéroport de Genève (plus de 13 millions de passagers en 2011) ne dispose, comme l'actuel aéroport de Nantes-Atlantique (moins de 3,5 millions de passagers en 2011), que d'une seule piste ! Il en est de même de San Diego (17 millions de passagers) et Londres-Gatwick (31 millions).

Or les collectivités qui se sont engagées à financer l'aéroport (Etat, Région, Départements) sont aussi celles qui rechignent à financer la modernisation de la voie ferrée Nantes-Bordeaux pour réduire la durée du trajet de près d'une heure (4 h 15 actuellement contre 3 h 45 il y a vingt ans) entre ces métropoles atlantiques, dans une zone en fort développement.

Un troisième aéroport parisien, autre ineptie économique et écologique, a été longtemps considéré comme « inéluctable », mais est devenu brutalement « inoportun » en 2002, au lendemain d'une autre élection présidentielle. Il n'en est résulté aucune catastrophe.

Jean Sivardière

Faut-il réunifier RFF et SNCF (modèle allemand) ou les séparer totalement (modèle suédois) ? La conclusion émise lors des Assises du ferroviaire est prématurée car on a voulu définir un schéma institutionnel sans dégager au préalable une vision à long terme des services à offrir aux voyageurs et aux chargeurs, du réseau ferré et de leur financement : le rail est un outil capitalistique à rendement croissant qui ne supporte pas une gestion régressive et à court terme ; comme en Suisse et en Suède, un plan-rail est indispensable. Une réunification du système ferroviaire ne s'impose pas et présente des risques ; le succès du rail allemand n'est pas dû au modèle de la holding mais d'abord à la politique de l'Etat et aux performances des exploitants.

En 1997, la FNAUT avait soutenu avec prudence la réforme Pons-Idrac créant RFF (loi du 13 février 1997), en soulignant ses aspects prometteurs mais aussi ses ambiguïtés et ses lacunes (FNAUT Infos n°99). Mais, au fil des années, le système ferroviaire est devenu d'une grande complexité (voir encadré page 3) et d'une efficacité douteuse.

En 2008, la Cour des Comptes publiait un bilan très mitigé de la création de RFF, l'occasion pour le Conseil national de la FNAUT de s'interroger à son tour sur la gouvernance du système ferroviaire en s'efforçant de dépasser la vision purement financière de la Cour (FNAUT Infos n°168).

Tirant la leçon des difficultés graves engendrées par la réforme, la FNAUT avait alors manifesté son intérêt pour une holding intégrant SNCF et RFF, suivant la formule allemande, sans pour autant en faire la solution miracle.

Cependant le contexte a évolué depuis 4 ans, ce qui l'a amenée à poursuivre ses

réflexions et finalement à réviser sensiblement sa position.

Lors des Assises du ferroviaire qui se sont tenues fin 2011 à l'initiative de Nathalie Kosciusko-Morizet, alors ministre de l'Ecologie, la commission Morali, très sensible au point de vue de la SNCF, a vite conclu en faveur d'une réunification du système ferroviaire.

Une conclusion prématurée

Aux yeux de la FNAUT, cette conclusion précipitée n'est pas satisfaisante. Le problème de fond n'est pas de savoir s'il faut ou non réunifier RFF et la SNCF, il ne faut pas mettre la charrue avant les bœufs : comment raisonnablement conclure le débat sur la gouvernance du rail alors que de nombreuses questions cruciales, déterminantes pour l'avenir du rail, n'ont pas été résolues et, souvent même, abordées ? Malgré les efforts de la FNAUT, l'usager du rail, voyageur ou chargeur, a été le grand oublié des Assises...



Il faut sortir du débat polémique et stérile «holding ou séparation», pour *rechercher une visibilité à long terme de l'avenir du rail et donner toutes ses chances au rail* compte tenu de ses atouts économiques, sociaux et écologiques, bien mal valorisés aujourd'hui.

Offre de transport

1 - Quelle doit être l'offre ferroviaire à moyen terme, disons en 2030 ?

Pour les voyageurs, cette offre doit être à la fois fiabilisée (ponctualité des TGV et des trains classiques), enrichie (vitesse, fréquences, qualité de service, desserte plus étoffée des villes moyennes, services à bord des trains) et diversifiée (TER, Intercités, TGV, trains de nuit, trains transfrontaliers et internationaux, auto/train).

Il faut aussi développer des dispositifs d'information multimodale et la billetterie pour faciliter, et donc développer, le voyage en transport collectif de bout en bout, « sans couture ».

Pour les chargeurs, l'offre doit être fiabilisée, renforcée et diversifiée : trains complets, feroutage, wagon isolé, desserte des ports, embranchements particuliers (FNAUT Infos n°163, 179 et 188).

Rôles du train et du car

2 - Un point essentiel est une définition rationnelle des rôles respectifs du train et du car : des bilans sociaux-économiques prenant en compte les coûts externes des deux modes et les préférences des voyageurs, c'est-à-dire les conséquences des transferts sur route, doivent être établis pour chaque itinéraire, sans a priori idéologique (FNAUT Infos n°182 et 187).

Réseau ferré

3 - Quelle doit être la consistance du réseau ferré ? A l'évidence, l'offre évoquée au point 1 n'est envisageable que si le réseau des LGV est peu à peu étoffé, le réseau classique modernisé, et le réseau global mieux maillé et adapté aux besoins (FNAUT Infos n°180).

Productivité

4 - La productivité du système ferroviaire est un point clé, qu'il s'agisse du trafic voyageurs ou du trafic de fret. La FNAUT n'a pas de compétence pour intervenir sur ce point, elle peut cependant légitimement poser des questions sur l'organisation du travail au sein de la SNCF car cette organisation a des incidences directes sur la qualité des services et sur leurs coûts pour l'utilisateur et le contribuable : peut-on réduire le coût de la maintenance du réseau ? Peut-on introduire une certaine polyvalence du personnel ? Peut-on faire évoluer la réglementation du travail ?

Concurrence intramodale

5 - Quel rôle peut jouer l'introduction de la concurrence entre opérateurs ferroviaires ? Peut-elle amener des innovations techniques ou commerciales, permettre de réduire les coûts d'exploitation ? La FNAUT s'est clairement prononcée pour une expérimentation de la concurrence, à commencer par les lignes TER et Intercités les plus fragiles, suivant le modèle urbain de la délégation de service public. Elle est par contre hostile à l'introduction de la concurrence « par le marché » dans le secteur commercial (TGV, trains de nuit), qui implique la coexistence de deux ou plusieurs opérateurs sur une liaison donnée, comme en transport aérien (FNAUT Infos n°181).

Droits des voyageurs

6 - La fonction « guichet unique », essentielle pour la FNAUT, doit être organisée, comme en Allemagne ou en Grande-Bretagne, avant toute ouverture importante à la concurrence (le site internet de la SNCF indique des services aériens concurrents du train mais ignore l'opérateur privé Thello, qui exploite le train de nuit Paris-Venise ; il ignore même l'existence de la ligne Nice-Digne exploitée par une filiale de Veolia Transport, et propose un trajet TGV + car en plus de 5h).

Tous les opérateurs doivent reconnaître les tarifications sociales (familles nombreuses...) et leurs tarifs maximaux doivent être fixés par l'Etat.

La concertation avec les voyageurs doit être développée (comités de lignes TER et comités d'axes Intercités).

Rôle des collectivités

7 - Quelle est l'organisation institutionnelle susceptible de favoriser le rôle d'ossature du système de transport qui doit être logiquement attribué au rail, outil à rendement croissant ?

La FNAUT est favorable à une décentralisation plus poussée, permettant de rapprocher le décideur de l'utilisateur, et à une répartition plus rationnelle des compétences des collectivités territoriales (FNAUT Infos n°171).

La consistance des dessertes TGV est de la responsabilité de la SNCF alors qu'elle contribue à l'aménagement du territoire. L'Etat est autorité organisatrice des trains TET, les régions des trains et cars TER : la répartition des compétences entre collectivités doit être revue afin d'éviter les situations fréquentes de concurrence frontale entre cars départementaux et trains TER ou Intercités ; les offres TER, Intercités et TGV doivent être mieux définies et coordonnées.

Financement

8 - Comment financer à un niveau élevé et de manière pérenne les investissements et l'exploitation ? Malgré toutes les possibilités de rationalisation du système, il est clair aujourd'hui que le financement du rail par le rail seul est impossible, en France comme à l'étranger. Les contraintes budgétaires de l'Etat et des collectivités territoriales étant particulièrement fortes, et les entreprises étant déjà très sollicitées à travers le versement-transport, la seule piste réaliste, outre l'abandon de nombreux projets pernicieux d'infrastructures de transport (routes, canaux à grand gabarit, aéroports), est la mise en place d'une fiscalité écologique, préconisée de longue date par la FNAUT.

Il est souhaitable, par ailleurs, de recentrer l'effort financier de l'Etat sur les LGV et les grandes opérations de modernisation du réseau classique, et celui des régions sur la modernisation des réseaux régionaux et sur les réouvertures de lignes régionales.

Concurrence intermodale

9 - Quelles conditions de concurrence établir et garantir entre le rail et les autres modes (automobile, autocar, camion, avion) ? Ces conditions doivent être rendues équitables sur les plans économique, social et écologique, chaque mode assumant en particulier l'essentiel de ses coûts externes, pour valoriser les atouts écologiques du rail, ce qui justifie la fiscalité écologique souhaitée par la FNAUT et son refus de l'autorisation des camions de 44 tonnes et des avantages fiscaux accordés aux transporteurs routiers (FNAUT Infos n°176).

D'autre part, les décisions en matière de nouvelles infrastructures de transport doivent éviter d'affaiblir le rail qui, avec les transports urbains, doit bénéficier de l'essentiel de l'argent public disponible (FNAUT Infos n°191).

Aménagement du territoire

10 - Pour renforcer l'attractivité et la rentabilité du rail, défavorisé par la dispersion de l'habitat et des activités industrielles, source de gaspillages, on peut, de manière systématique :

- valoriser les lignes périurbaines sous-exploitées ou inutilisées et concentrer l'habitat et les activités (services, commerces) autour des gares centrales et périurbaines (FNAUT Infos n°183) ;

- implanter dans toutes les gares des services et des petits commerces de dépannage en concertation avec les collectivités locales ;

- éliminer les projets de gares TGV déconnectées du réseau classique (FNAUT Infos n°167) ;

- développer les zones industrielles à proximité immédiate des voies ferrées.

Un système ferroviaire complexe et éclaté

Voici comment l'Association des Régions de France perçoit la complexité du système ferroviaire français.

Par manque d'une vision claire et globale de l'avenir du système ferroviaire, l'État a mené ces dernières années plusieurs réformes qui, juxtaposées, dessinent aujourd'hui un paysage où les acteurs se sont multipliés et où les compétences sont inextricablement mêlées, sans que le voyageur y trouve réellement sa place. À titre d'exemple et pour les seuls TER, les Régions développent l'offre en finançant des matériels roulants dont la SNCF reste propriétaire. Pour que les trains accèdent ensuite au réseau ferré, les règles sont fixées par RFF mais l'autorisation de circulation est délivrée par l'Établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF). L'exploitation des trains est confiée à la SNCF. Enfin, les voyageurs, qui arrivent ou descendent en gare, se retrouvent sur un espace qui, selon sa localisation, dépend soit de RFF, soit de « Gares et Connexions », nouvelle branche d'activité de la SNCF ; le tout étant placé sous le contrôle d'un régulateur, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires (ARAF).

La SNCF est un établissement public et commercial (EPIC) présidé par Guillaume Pepy. Ses filiales n'ont pas le même statut. Son effectif actuel est de 160 000 salariés (241 000 dans le groupe). La SNCF est organisée aujourd'hui en 5 branches :

SNCF-Infra - entretien du réseau
SNCF-Proximité - TER, Transilien, Intercités, Keolis, Effiage
SNCF-Voyages : TGV, Téo, Lunea
SNCF-Geodis : fret et logistique
SNCF-Gares et connexions.

En 2010, son chiffre d'affaires a été de 30,5 milliards d'euros, son résultat net de 697 millions d'euros. Sa dette était alors de 8,5 milliards d'euros.

RFF (Réseau Ferré de France) est un EPIC contrôlé à 100 % par l'État et présidé par Hubert de Mesnil. Son effectif est de 1 400 salariés. Sa mission est de moderniser, développer et commercialiser le réseau ferré.

En 2010, son chiffre d'affaires a été de 4,6 milliards d'euros (péages facturés principalement à la SNCF). Il a reçu de l'État une subvention de 950 millions d'euros. Prévisions pour 2013 : 6 milliards d'euros de recettes (péages et subventions) et 7,2 milliards de charges (coût du réseau), soit un déficit de 1,2 milliard. RFF va investir 13 milliards d'euros pour rénover le réseau classique sur la période 2008-2015. Sa dette est d'environ 30 milliards d'euros.

RÉUNIFICATION : UN FAUX PROBLÈME

Quand des réponses claires (et si possible satisfaisantes pour les clients du rail, les contribuables et la collectivité) auront été données aux dix questions précédentes, largement ignorées lors des Assises du Ferroviaire, alors il sera possible de préciser avec pertinence les rôles respectifs des différents acteurs du secteur ferroviaire.

Réunifier l'infrastructure...

Une grande partie des dysfonctionnements du système ferroviaire est due à l'État, qui a conçu une véritable usine à gaz, n'a pas désendetté RFF comme cela avait été promis en 1997, puis n'a pas su arbitrer les conflits structurels apparus entre RFF et la SNCF.

Aujourd'hui, la SNCF abrite, et gère pour le compte de RFF, la Direction de la circulation ferroviaire (DCF) créée fin 2009, qui rassemble les 14 000 horairistes, régulateurs et aiguilleurs, ainsi que la branche SNCF Infra qui comprend les 41 000 agents chargés des travaux de maintenance et de modernisation du réseau. La SNCF et les opérateurs privés (Thello, fret), paient des péages à RFF pour l'utilisation des voies et les services ferroviaires en gares. A cette complexité s'ajoute les intérêts financiers structurellement divergents de RFF et de la SNCF.

A la fin des Assises du ferroviaire, Nathalie Kosciusko-Morizet avait annoncé l'intention du gouvernement d'unifier la gestion de l'infrastructure en rassemblant RFF, la DCF et SNCF Infra dans un même organisme.

C'est urgent, selon le député Hervé Mariton, car « le système actuel génère une inefficacité opérationnelle croissante ». Cette perspective rationnelle semble faire l'objet d'un consensus, reste à savoir si la nouvelle entité sera autonome juridiquement ou si elle sera rattachée à la SNCF.

...ou tout le ferroviaire ?

• Une réunification totale RFF-SNCF peut sembler logique, voire indispensable, car le rail est un transport guidé, ce qui plaide en faveur d'une gestion intégrée de l'infrastructure et de l'exploitation (« le rail et la roue » sont en synergie). Cet argument est avancé par Thierry Mignaw (encadré page 4) mais ne convainc pas : si les causes structurelles de conflits entre RFF et SNCF disparaissaient, on ne voit pas ce qui empêcherait les deux entreprises de collaborer dans leur intérêt commun.

• Bien que contesté par Bruxelles, le modèle allemand est séduisant, les succès du rail outre-Rhin semblent en témoigner (à noter cependant que les associations d'usagers sont mécontentes des services de la Deutsche Bahn).

Est-il cependant transposable en France ? Le contexte allemand est bien différent : le rail a été désendetté dès 1994, le réseau est en bon état, le problème du statut des cheminots a été résolu correctement, la productivité de la Deutsche Bahn est forte, la concurrence entre opérateurs ferroviaires est suffisamment vigoureuse pour que la DB n'impose pas sa loi. Enfin, et ce point est fondamental, l'État allemand pratique une politique favorable au rail (le soutien financier au rail est de 17 milliards par an contre 10 en France, la taxe poids lourds est en vigueur depuis longtemps) et la DB met en œuvre avec succès une stratégie offensive de développement des activités ferroviaires. On n'en est pas là en France...

Les risques

Au delà de la différence de contexte entre la France et l'Allemagne, plusieurs arguments suggèrent que la holding ne résoud pas tous les problèmes.

• Comme le soulignait le sénateur Haelnel, pourtant favorable à une réunification de l'ensemble du système ferroviaire, « la création de RFF a permis l'apparition d'une expertise technique et économique des projets d'investissements indépendante de la SNCF ». Elle a permis d'autre part l'émergence d'idées innovantes et de préoccupations auparavant négligées par la SNCF (le cadencement, la desserte des ports, les opérateurs ferroviaires de proximité pour le wagon isolé, la régénération du réseau classique grâce à la hausse des péages du TGV). Cet acquis fondamental doit être préservé.

• Redonner tout le pouvoir à la SNCF en lui confiant le pilotage du système ferroviaire, alors que l'État n'est pas en capacité aujourd'hui de la contrôler, est dangereux car sa stratégie actuelle répond à ses intérêts propres et non à ceux des clients du rail et de la collectivité ; contrairement à RFF qui a nécessairement une vision à long terme du réseau (d'où son exigence de péages élevés pour pouvoir régénérer le réseau classique), elle continue de dégrader ou de vouloir dégrader toutes ses offres, y compris maintenant le TGV, en élaguant peu à peu ses activités non rentables au lieu de chercher à les valoriser (FNAUT Infos n°203).

Dès lors que les compétences des différents acteurs auront été clarifiées, l'important n'est plus le détail du schéma institutionnel (création ou non d'une holding) mais d'abord la qualité des liens fonctionnels, qui doivent être étroits, entre l'État, le régulateur (ARAF), les gestionnaires de l'infrastructure et des gares, la SNCF, les opérateurs privés (voyageurs et fret), les industriels du secteur ferroviaire.

LE MODÈLE PRÉCONISÉ PAR LA FNAUT

Quatre modèles

Quatre solutions sont mises en œuvre en Europe et fonctionnent correctement, il n'existe pas de solution unique miraculeuse sinon elle aurait évidemment été adoptée dans tous les pays.

La Suisse offre le modèle idéal (mais hors Union Européenne) : intégration complète infrastructure-exploitation et pilotage par l'Etat et les cantons, le rail progresse malgré les faibles distances concernées et un relief défavorable.

En Allemagne, le rail est florissant mais l'UE est hostile à la formule de la holding, et il y a une contradiction intrinsèque entre les synergies rail-roue attendues de ce modèle et l'obligation de mettre en place une « muraille de Chine » entre la gestion de l'infrastructure et les autres activités de la holding.

En Grande-Bretagne, l'Etat est fortement impliqué, il fixe les règles et coordonne les acteurs ; infrastructure et exploitation sont séparées, il n'y a aucun opérateur dominant.

En Suède, la séparation est totale entre infrastructure et exploitation, le rôle de l'Etat est limité à la définition d'un plan multimodal d'investissements ; une agence indépendante assure la planification des investissements ferroviaires et la régulation.

Un modèle français

Une gouvernance ferroviaire efficace doit permettre simultanément :

- de faire émerger une vision à long terme du rôle souhaitable du rail ;
- de diversifier les centres d'expertise ferroviaire afin d'éviter toute forme de pensée unique et de dogmatisme ;
- de clarifier les compétences des acteurs, et en particulier désimbriquer les responsabilités de RFF et de la SNCF, pour éviter les conflits structurels et faciliter au contraire le dialogue et les collaborations entre organismes qui ont trop tendance à s'ignorer ;
- enfin de valoriser toutes les potentialités du rail par une politique ferroviaire cohérente et ambitieuse.

Au terme d'une réflexion approfondie, la FNAUT préconise aujourd'hui des orientations adaptées au contexte français, qui évitent tout dogmatisme et répondent à ces objectifs.

L'Etat

Ce rôle est évidemment fondamental. L'Etat doit définir une politique cohérente des transports (en particulier l'offre de services et les infrastructures jugées nécessaires pour des raisons économiques, écologiques ou d'aménagement du territoire), assurer la coordination des visions de RFF, de la SNCF et des autorités organisatrices, contrôler l'application de sa politique en lien étroit avec le régulateur, garantir un financement pérenne

du rail (la dégradation du réseau classique est seulement ralentie aujourd'hui) et éviter la dérive de la dette (son service représente 25% du montant total des péages, les péages TGV représentant quant à eux 33% du coût du billet).

Le régulateur

L'ARAF fixe aujourd'hui les principes d'attribution et de tarification des sillons et arbitre entre les différents opérateurs en cas de conflit. Ses compétences doivent être élargies au-delà de son rôle de « gendarme du rail » : il doit aussi, en tant que bras armé de l'Etat planificateur, contribuer à l'élaboration de la politique du transport ferroviaire et à son contrôle (politique des péages ; arbitrage entre les différents types de circulations : TGV, TER et TET, fret ; prise en compte des besoins des usagers du rail ; plan à moyen voire long terme concernant les infrastructures) en lien avec l'Etat, les régions, RFF et les opérateurs. C'est la clé de voûte du système.

Le gestionnaire de l'infrastructure

Il faut rapidement regrouper au sein de RFF les différentes fonctions relatives à l'infrastructure : tracé des sillons (horairistes) ; tarification, attribution et vente des sillons ; gestion des circulations (aiguilleurs et régulateurs) ; maîtrise d'œuvre et maîtrise d'ouvrage pour la maintenance, la modernisation et le développement du réseau ferré.

Les opérateurs

Les opérateurs ferroviaires, connaissant les perspectives d'évolution du réseau et des péages, doivent être forces de proposition d'améliorations pour le moyen et le long terme ; pour ce faire, des « tables rondes » doivent être organisées avec les autres acteurs : gestionnaire d'infrastructure, autorités organisatrices de transports, Etat, usagers.

Le gestionnaire des gares

Une entité Gares doit assurer la fonction Guichet unique (pas de commercialisation à l'aérienne), garantir le bon fonctionnement de l'intermodalité, la liaison avec la ville, la valorisation commerciale des emprises disponibles et la préservation des emprises et installations indispensables au développement du trafic (fret compris) à long terme. Cette entité peut être autonome, ou rattachée à RFF ou à la SNCF (la FNAUT ne se prononce pas sur ce point), elle doit collaborer avec les différentes autorités organisatrices pour garantir le bon fonctionnement de l'intermodalité.

Une réunification RFF-SNCF n'est finalement ni nécessaire ni souhaitable. Ce que la FNAUT attend en priorité de l'Etat, c'est la définition d'une politique des transports.

Des points de vue variés

Thierry Mignaw, ancien directeur général Infrastructure de la SNCF : « une organisation qui ne permet pas de maîtriser simultanément les composantes infrastructure et mobiles d'un transport guidé à un seul degré de liberté ne peut pas fonctionner correctement. Les grands progrès réalisés depuis la création du chemin de fer l'ont été de manière conjointe sur l'infrastructure et les trains, dans une dynamique d'échanges, de mises au point et de tâtonnements.

Une plus grande automatisation de l'exploitation apporterait des avantages décisifs en matière de capacité, de fiabilité, de précision et de sécurité mais, alors que le rail est un système guidé, nous prenons du retard sur l'aviation et même l'automobile, car la séparation infrastructure-exploitation stérilise ou complique beaucoup le progrès et la prise en compte du long terme.

Une entité rassemblant RFF, la DCF et SNCF Infra ne serait pas placée sous la pression du client. Le niveau de satisfaction des clients et des élus ne remonterait pas vers le gestionnaire du réseau, isolé du service effectivement rendu ».

Hervé Mariton, président UMP de la commission des finances à l'Assemblée nationale : « la séparation totale entre gestionnaire d'infrastructures (RFF) et opérateurs doit être clairement inscrite dans le 4ème paquet ferroviaire, afin que la concurrence puisse opérer dans des conditions saines ».

Michel Bleitrach, président de l'UTP : « le système actuel de gouvernance nuit à la transparence et aux exigences de confidentialité du marché ».

Pierre Cardo, président de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires (ARAF) : « RFF doit disposer d'une réelle autorité hiérarchique sur les services censés lui permettre de réaliser ses missions, ce qui implique le regroupement au sein de RFF des fonctions tenues par la DCF et SNCF Infra ». Le gendarme du rail est hostile à une réunification avec la SNCF : « le scénario à l'allemande est soutenu par la SNCF qui s'appuie sur sa connaissance du réseau, son savoir-faire et son désir de tout coordonner, mais il a des inconvénients ou zones d'ombre juridique : que devient la dette ? Ne risque-t-on pas de la voir requalifier en dette d'Etat ? Les emprunts seront-ils alignés sur les taux bas actuels de RFF ou rehaussés par la notation de la SNCF qui contrôlerait la holding ? Que deviennent les contrats de partenariat public-privé signés avec RFF qui précisent que toute modification du statut de RFF est susceptible de les remettre en cause ? »

Pour la première fois depuis la seconde guerre mondiale, le parc automobile américain a été réduit de 4 millions de véhicules en 2009, passant de 250 à 246 millions : 14 millions de voitures mises à la casse, 10 millions seulement de véhicules neufs, 15 usines supprimées. L'Earth Policy Institute (EPI), une organisation environnementaliste, estime que le parc automobile américain entre dans une ère de déclin après un siècle d'essor.

Pour ce laboratoire d'idées américain, cette inversion de tendance n'est pas seulement due à la crise économique, elle est structurelle. Le marché automobile américain est tout simplement saturé : 246 millions d'automobiles sont enregistrées pour 209 millions de titulaires du permis de conduire, soit près de 5 voitures pour 4 automobilistes ! L'inversion de tendance devrait se poursuivre au moins jusqu'en 2020, faisant passer la taille du parc à 225 millions de véhicules.

Comme 4 Américains sur 5 vivent en ville, les embouteillages sont la norme. L'EPI cite l'institut du transport du Texas, qui chiffre le coût des embouteillages à 87 milliards de dollars en 2007, contre 17 milliards en 1982.

L'EPI évoque les nouveaux réseaux de transports collectifs, piétons ou cyclables qui ont été créés. Washington a réécrit son code de l'urbanisme vieux de 50 ans : désormais, une seule place de parking est imposée pour 90 mètres carrés d'espace de vente au détail, contre 4 places précédemment.

L'EPI estime que le cas japonais constitue une bonne comparaison. Le marché automobile a atteint la saturation en 1990. Depuis cette date, le nombre de ventes a reculé de 21%.

En Europe

Les ventes mondiales de voitures devraient croître de 7% en 2012, mais elles devraient reculer de 3 à 5% en Europe occidentale. Si la production automobile se maintient à un niveau élevé en Grande-Bretagne et surtout en Allemagne, elle s'effondre au Portugal (-49%), en Espagne, en Italie (-27%) et en Grèce (-43%).

Selon Sergio Marchionne, directeur général de l'alliance Fiat-Chrysler, il est nécessaire de réduire de 20% la capacité de production automobile en Europe, c'est-à-dire de fermer une dizaine d'usines. Le gouvernement américain a injecté 15 milliards d'euros dans la restructuration du secteur automobile (General Motors a été quasiment nationalisé), mais il est douteux que l'Union Européenne puisse déboursé une somme comparable...

QUEL AVENIR POUR L'INDUSTRIE AUTOMOBILE ?

Dès le début de 2009, la FNAUT s'est inquiétée de la crise du secteur automobile. La mévente a trois explications (FNAUT Infos n°172) :

- la baisse du pouvoir d'achat des ménages (selon l'Argus de l'automobile, le prix de vente moyen d'une voiture neuve a été de 21 181 euros en 2011) et les difficultés des entreprises qui renouvellent plus lentement leurs flottes ;
- l'inadaptation de la production en matière de « voiture propre » ;
- plus fondamentalement, une crise structurelle de surproduction.

Aujourd'hui, non seulement le marché français de l'automobile est saturé, mais le besoin de transport individuel diminue avec le développement progressif des aménagements cyclables, des transports collectifs (du transport à la demande en milieu rural au TGV), du covoiturage et de l'autopartage, sans oublier la hausse du prix des carburants qui incite un certain nombre d'automobilistes à modifier leurs comportements (achat de petites cylindrées, report sur le transport collectif ou le vélo).

Dans les grandes agglomérations françaises, la proportion des 18-25 ans titulaires du permis de conduire, qui avait augmenté de 62 % à 68 % entre la fin des années 1980 et la fin des années 1990, est retombée à 61 % à la fin des années 2000 (source : CERTU). En raison de la crise, le taux de motorisation de ces jeunes a régressé de 23% à 18%. La plupart des voitures neuves sont achetées aujourd'hui par des automobilistes de plus de 50 ans.

Surproduction

L'instauration de la prime à la casse a permis d'atténuer provisoirement la mévente des véhicules neufs : 2,2 millions de véhicules ont encore été vendus en France en 2011 (-2,1% par rapport à 2010). Mais, comme on pouvait s'y attendre, la disparition de cette prime a entraîné une dégringolade du nombre des immatriculations de voitures neuves depuis le début 2012, de l'ordre de 20% selon le Comité des Constructeurs Français d'Automobiles (CCFA), qui estime que le marché de renouvellement est compris entre 1,6 et 1,7 millions de véhicules par an. Sa réintroduction est envisagée par le ministère du Redressement productif !

En 2010, le déficit commercial de la branche automobile française a atteint 3,5 milliards d'euros. Explication : les petites voitures de Renault et PSA sont fabriquées en Europe Centrale. Renault et PSA ont fabriqué 6,35 millions de voitures dans le monde, mais seulement 1,94 million en France, soit une baisse de 23% depuis 1997.

Des mesures de chômage partiel ont été prises chez PSA et Renault, et des licenciements sont intervenus chez les équipementiers. La direction de PSA, qui prévoit de supprimer 1900 postes en France, invoque la « nécessité d'adapter les stocks à la demande commerciale », face à une « baisse persistante des marchés automobiles en Europe ». Et elle lâche le mot tabou : « surproduction ». Les sites de Rennes, Vesoul, Sochaux, Mulhouse et Aulnay sont fragilisés.

Après la fermeture des mines au début des années 1970, la région Nord-Pas de Calais, poussée par l'Etat, a joué la carte de l'automobile et est devenue la seconde région de production après l'Ile-de-France. Mais après la prime, c'est la déprime. Cette nouvelle mono-industrie, qui fait travailler 55 000 salariés dans la région (Douai, Valenciennes, Maubeuge, Béthune), dont les deux-tiers sont employés par 300 équipementiers et sous-traitants, est aujourd'hui ébranlée par la crise.

Vers une reconversion ?

Dominique Plancke, président (Verts) de la commission transports du Conseil régional, fait une analyse lucide de la crise : « la question de la reconversion de la filière automobile est posée, il faut s'orienter vers les nouveaux moyens de déplacements intelligents ».

La situation n'a pas été anticipée, elle a même été occultée pendant la récente campagne électorale. Seule, Eva Joly a proposé la reconversion d'une partie de l'industrie automobile française vers la construction de véhicules performants de transport collectif et de véhicules électriques ou hybrides pour des flottes spécialisées (entreprises). Une perspective qui n'a rien d'utopique.

Sous l'impulsion de la CFDT, les salariés de l'équipementier automobile Bosch à Vénissieux, près de Lyon, ont préservé l'emploi grâce à la reconversion de leur site, menacé de fermeture, de la fabrication de pièces de rechange pour véhicules diesel à celle de panneaux photovoltaïques : 50 millions d'euros ont été investis par la direction dans cette opération ; 160 salariés volontaires ont été formés à l'usine Bosch d'Arnstadt, en Allemagne tandis que 80 continuent la production de pièces automobiles. Le savoir-faire du personnel en matière de production industrielle, de maintenance et de logistique, a joué un rôle décisif.

L'usine Bosch de Mondeville (Calvados) suit un processus analogue : une commission de réindustrialisation étudie une reconversion dans les véhicules électriques (source : CFDT Magazine, janvier 2012).

Subventionner l'essence ?

Plus vite le pétrole sera cher, plus vite on s'habitue à en consommer moins. Baisser les taxes sur le pétrole en France, c'est le meilleur moyen pour prendre du retard dans l'adaptation nécessaire de notre consommation. Aux USA, l'essence est deux fois moins chère, et les voitures consomment deux fois plus ! Pour prendre un coup d'avance sur les autres, il faut taxer encore plus les énergies fossiles pour préparer à consommer moins et mieux.

Un internaute, lefigaro.fr

Du Chaix au Cook

Les voyageurs qui regrettent les anciens « Chaix », simples et complets, ou rêvent d'une SNCF dont l'objectif serait le progrès dans la simplicité, peuvent trouver un indicateur européen « papier » fort bien fait et présentant une carte du réseau. Pour la France, tout tient en 66 pages, avec une seule colonne par train ! Les tableaux sont bien disposés : à côté des Clermont-Ferrand - Paris figurent les horaires pour Aurillac, Béziers et Nîmes. Dans les colonnes internationales, on trouve les horaires des trains de nuit Thello Paris-Venise et non ceux des avions concurrents !

Il s'agit de l'European train timetable de Thomas Cook, « votre compagnon de voyage depuis 1873 ». On peut le trouver dans la librairie W.H. Smith France, 248 rue de Rivoli, Paris 1er, métro Concorde. Le meilleur accueil sera réservé aux responsables de la SNCF chargés de l'information des voyageurs.

Jean Lenoir

Ce n'est pas possible

Le 9 avril, en gare de Mâcon-ville, je demande un billet pour La Verpillière avec emprunt du TGV Strasbourg-Montpellier jusqu'à Lyon. « Ce n'est pas possible, le TGV est complet », me répond la guichetière, qui me délivre néanmoins un billet Lyon-La Verpillière. Fort de ma longue expérience, je monte quand même dans le TGV, où je trouve aisément une place disponible : à qui dois-je m'adresser pour m'acquitter de ma dette ?

Le 13 avril, en gare de Nevers, je demande une photocopie de deux billets Lyon-Paris avant leur remboursement : « ce n'est pas possible, la photocopieuse est en panne », me répond la guichetière. Je demande le remboursement en espèces, comme le paiement : « ce n'est pas possible, le montant dépasse 100 euros », selon la guichetière (qui aurait fort bien pu me rembourser chaque billet séparément et éviter ainsi tout un processus administratif) et me réclame un RIB. Mais au moment où je vais détacher le RIB de

mon chéquier, la guichetière m'arrête et me propose d'en faire... une photocopie.

Pierre Loridon, 38 Villefontaine

TER ubuesque

Devant me rendre de Vierzon à Lyon le 22-12-2011, je souhaitais une réservation, mais ce n'est pas possible sur le TER, j'ai donc pris par précaution un billet de 1ère classe. Le train (trois voitures seulement) arrivant à Vierzon était bondé, mais j'ai réussi à me faufiler et à occuper le dernier siège libre en 1ère. Mais le contrôleur annonce que le train ne satisfait pas les normes de sécurité et ne partira que quand des voyageurs en nombre suffisant auront bien voulu descendre et reporter leur voyage. Ubuesque ! Le train finit par partir, sans doute sans respecter les règles. Mais à Bourges (il y a encore 14 arrêts...), le quai est noir de monde : le contrôleur ne laisse monter personne et demande aux voyageurs pour Lyon de prendre un car pour Nevers où un autre train les emmènera à Lyon. Agée de 83 ans, avec une valise, dans la cohue, j'ai préféré rentrer chez moi et renoncer, avec amertume, à passer les fêtes chez mes enfants. Un taxi m'a ramenée pour 80 euros. Quelle incurie. Veut-on tuer une des rares lignes transversales ?

Ginette Midrouillet, 41 Souesmes

Un paradoxe

Il est piquant de constater que Jean-Marc Ayrault, maire PS de Nantes, et Jean-Louis Fousseret, maire PS de Besançon, ont adopté une solution authentiquement libérale pour équiper leur réseau de tramway en organisant une vraie concurrence entre les constructeurs installés en France, en n'hésitant pas à casser le monopole d'Alstom et en retenant le constructeur espagnol CAF implanté à Bagnères-de-Bigorre.

Il est encore plus piquant de constater que Yanick Paternotte, député UMP du Val d'Oise, défend une position consistant à préserver la rente de situation que se partagent Alstom et Bombardier sur le marché ferroviaire français. Il s'agit là d'une situation particulièrement néfaste aux finances publiques et que la théorie économique libérale condamne sans appel.

Nous assistons ici à une bataille à fronts renversés, la solution libérale étant défendue par des élus PS et la position anti-libérale par un élu UMP.

En constatant ce type de situation, on peut regretter que le système américain qui officialise l'activité des lobbies et garantit aux citoyens une certaine transparence de la part des acteurs politiques ne soit pas institué en France.

Bernard Gobitz, AUT Ile-de-France

Omerta fluviale

La FNAUT a dénoncé de longue date les risques liés à la construction du canal Seine-Nord (FNAUT Infos n°69, 159, 188, 196). Le Courrier Picard a publié récemment un dossier qui confirme ses craintes.

Selon Christophe Porquier, lucide conseiller régional EELV de Picardie, « le canal Seine-Nord est dispendieux et dangereux pour l'environnement, il procède d'un modèle économique éculé ; il y a autour de lui **une véritable omerta**, c'est un mythe qui empêche de réfléchir au problème de l'emploi, on l'a vendu comme un remède miracle qui assurera à lui seul le développement des territoires, j'ai peur qu'on tombe de très haut. Son vrai coût est proche de 6 milliards et il y a d'énormes incertitudes sur le trafic. Le canal à grand gabarit Rhin-Main-Danube n'assure que 66% du trafic prévu. On vient d'autoriser la circulation des camions de 44 tonnes, et on voudrait que le canal provoque un transfert modal ? Au lieu de connecter l'Ile-de-France à Anvers et Rotterdam, il serait plus judicieux d'assurer au port du Havre un vrai hinterland grâce à une bonne desserte ferrée : en effet *le canal Seine-Nord existe déjà, c'est la Manche* ».

Un transporteur fluvial anonyme (ses activités sont subventionnées par Voies Navigables de France), exprime ses doutes : « en dix ans, les Néerlandais ont augmenté leur flotte de 50% ; c'est clair, ils rafleront tous les marchés ». Il dénonce une aberration : « l'autoroute fluviale au gabarit de 4 400 tonnes débouchera au nord et au sud sur des canaux de 3 300 tonnes, et la présence de ponts de 5 m limitera à deux niveaux l'empilement des conteneurs, on ne voit pas comment l'activité pourrait être rentable ! Entre Liège et Anvers, le canal Albert n'a créé aucun emploi ».

François Cosserat, animateur du Mouvement national de lutte pour l'environnement, dénonce lui aussi le projet Seine-Nord : « la voie d'eau est séduisante en termes d'alternative à la route, mais pas ce projet. Son coût est astronomique, de l'ordre de 7 milliards, et c'est un canal sans eau : il faudra pomper 20 millions de m³ d'eau par an dans l'Oise et l'Aisne pour l'alimenter. Compte-tenu de la taille des écluses, il y aura au mieux 24 bassinées par jour, soit 48 convois. L'investissement est considérable pour un débit ridicule ».

Enfin selon Dominique Plancke, conseiller régional EELV du Nord - Pas-de-Calais, « la rareté inquiétante des recettes régionales et des difficultés d'accès à l'emprunt pour les collectivités font planer une incertitude sur le financement du canal ».

Contradictions internes

Les hommes politiques ont bien du mal à être cohérents. Lors de sa campagne électorale récente, Nicolas Dupont-Aignan (Debout la République) s'est montré favorable au doublement du tunnel du RER parisien entre Châtelet et la gare du Nord, un investissement très coûteux mais indispensable au bon fonctionnement des RER B et D, ou encore à la suppression des subventions aux agrocarburants et au maintien des sanctions pour les petites infractions au Code de la route. Mais il a proposé aussi la suppression des péages sur les autoroutes amorties, la baisse du prix de l'essence et même, après avoir dénoncé « les projets pharaoniques du Grand Paris », la construction d'un 3ème aéroport dans le bassin parisien.

Chronique du développement durable

Malgré des investissements importants en transport collectif et l'absence de hausse des tarifs depuis six ans, le trafic routier a augmenté de 159% à Prague depuis dix ans : c'est la plus forte hausse observée depuis l'apparition de la voiture. En automne, la ville est asphyxiée par la pollution de l'air.

L'autoroute Moscou-Saint Petersburg (684 km) doit être achevée en 2018, elle sera exploitée par le groupe français Vinci. Un tronçon de 43 km doit couper la forêt protégée de Khimki, située dans la banlieue de Moscou, dont 140 hectares seront abattus. Une gigantesque opération immobilière doit accompagner l'arrivée de l'autoroute.

Le canal en question

Les élus écologistes ont longtemps été très favorables au projet Seine-Nord-Europe, en particulier la sénatrice Marie-Christine Blandin, ancienne présidente de la région Nord - Pas-de-Calais. Ils commencent à se poser des questions : il était temps. Selon Cécile Duflot, « il n'est pas démontré qu'il y aura un transfert de trafic de la route sur la voie d'eau ; l'argent public est rare et il existe des alternatives plus économes et plus efficaces » (Le Courrier Picard, 28-03-2012). Le Front National dénonce également le projet : « on enfume les Picards avec ces prétendus emplois qui ne verront jamais le jour ».

Claude Gewerc, président PS de la région Picardie, est devenu canalo-sceptique lui aussi. En mars dernier, il affirmait : « Nicolas Sarkozy a confirmé le projet, mais à Matignon et à Bercy, on dit que c'est une énorme sottise sur le plan financier ; Vinci et Bouygues disent qu'il leur serait très difficile de lever les milliards nécessaires et préfèrent investir sur une LGV car le retour sur investissement y est sûr et rapide ».

BREVES

Sujets de bac (session de rattrapage)

Section Philosophie - Illustrez ce propos d'Alexis de Tocqueville : « en politique, ce qu'il y a souvent de plus difficile à apprécier et à comprendre, c'est ce qui se passe sous nos yeux ».

Section Lettres - Approuvez-vous cette déclaration de l'ancienne ministre Corinne Lepage : « il n'y a jamais de fatalité en politique, la volonté peut toujours provoquer l'avenir » ?

Section Economie - Peut-on appliquer au prix du pétrole ce que Keynes disait du dollar : « à moins qu'il ne baisse, le dollar va certainement monter mais s'il monte, il finira par baisser. Seul l'imprévisible intéresse les hommes et les journalistes mais, par définition, on ne peut le prévoir. Quant au prévisible, il n'intéresse personne » ?

Section Sciences - Commentez cette maxime d'Alain Derosières, spécialiste de l'histoire des statistiques : « la statistique est l'art de démontrer ce que l'on a décidé, a priori, de démontrer ».

BIEN DIT

✓ **Le comité de la sécurité alimentaire mondiale** (organisme de ONU) : « les biocarburants exacerberont les difficultés liées à l'alimentation en concurrençant les cultures vivrières ». Point de vue confirmé par Lucien Bourgeois, économiste membre de l'Académie d'Agriculture : « manger ou conduire, il va peut-être falloir choisir ».

✓ **Bertrand Schrago**, responsable de la stratégie des CFF en Suisse romande : « un train qui ne circule pas coûte plus cher qu'un train qui circule ». Une idée ignorée de la Cour des Comptes, de la SNCF et de bien des élus régionaux.

✓ **Julian Lee**, du Center for global energy studies de Londres : « les réserves mondiales de pétrole brut sont comme un vaste arbre fruitier. On commence par cueillir les fruits bien mûrs et à portée de main, avant de se résoudre à chercher les fruits pourris tout en haut de l'arbre. On en est là : depuis 25 ans, l'humanité consomme chaque année plus de pétrole qu'elle n'en découvre. »

Train de supporters

Pour la première fois en Suisse, des membres d'un club de football ont garanti la sécurité et la propreté dans un train de supporters : 600 supporters se rendant de Berne à Lausanne étaient accompagnés de seize membres de la sécurité du club bernois et de l'association Fanarbeit. Ce projet lancé par les CFF et le club de la capitale doit permettre de lutter contre les déprédations.

Rallye gaspilleur

La 22ème édition du rallye féminin « Aïcha des gazelles », dont le comité de promotion comprend le journaliste Patrick Poivre d'Arvor, a mobilisé 150 véhicules tout-terrain pour une course de 1500 km à travers le Sahara marocain. Le rallye « s'inscrit également dans une démarche écologique et citoyenne » : des sacs de coton ont été distribués aux enfants des écoles pour les sensibiliser à l'environnement, et 70 000 litres de carburant ont été consommés.



Pollution de l'air

En 2011, selon Airparif, 3 millions de franciliens, soit un francilien sur 4 et 9 parisiens sur 10, ont été exposés à un niveau élevé de pollution de l'air : particules fines, oxydes d'azote, ozone. Le trafic routier est, à lui seul, responsable de 44% des émissions.

Selon l'organisation mondiale de la santé, les particules engendrent 42 000 décès prématurés par an en France, avec une perte moyenne de 9 mois d'espérance de vie.

Trafic maintenu

Le 11-12-2011, un incendie s'est déclaré dans un entrepôt de la SNCF à Paris : 142 pompiers ont été dépêchés sur place pour maîtriser le sinistre qui n'a fait aucune victime, mais la partie de l'entrepôt où était stocké le papier toilette a brûlé. La SNCF a précisé qu'il n'y avait aucun risque de pénurie de papier dans ses trains et que l'incendie n'aurait aucune incidence sur le trafic.

Mauvaise direction

En septembre 2011, un train indien a parcouru 980 km dans la mauvaise direction avant que certains des 1000 passagers se rendent compte qu'ils arrivaient dans une gare ne figurant pas sur l'itinéraire prévu : les conducteurs du train ne connaissaient pas cet itinéraire. Le train a finalement été dévié et a achevé, sans incident, son interminable trajet d'environ 2 300 km.

Aquitaine

- L'association Trans' Cub critique la troisième phase de réalisation du plan tramway de Bordeaux, en particulier le projet de tram-train du Médoc Bordeaux-Blanquefort défendu par la CUB, en soulignant le décalage entre la dépense publique et la faible fréquentation attendue. L'association préconise en priorité la mise en place de ligne de bus circulaires en site propre sur les boulevards et les cours.

Ile-de-France

- Pour s'assurer des efforts mis en place par la RATP, le Syndicat des Transports d'Ile-de-France a décidé de faire appel à 750 « témoins » qui, en partenariat avec la FNAUT, auront pour mission de surveiller et mesurer la qualité du réseau de la RATP.
- La FNAUT a approuvé la rénovation de la gare Saint-Lazare mais a rappelé que les voyageurs attendent aussi une amélioration de la régularité des trains, notamment sur les lignes desservant Mantes-la-Jolie.
- Dans une lettre ouverte aux élus franciliens, l'AUT-Ile-de-France a rappelé que si la tarification francilienne reste parfois complexe, injuste ou trop élevée, un pass Navigo à tarif unique ne serait acceptable que si son prix était proche de celui de l'abonnement le moins cher actuellement.

Languedoc-Roussillon

- L'ADTC 34 s'inquiète du projet de fermeture de la ligne Alès-Bessèges par RFF : « pourquoi ne trouve-t-on pas 30 millions d'euros pour moderniser une ligne de 32 km et réduire le temps de parcours à moins de 30 min, ce qui permettrait de relier Bessèges à Nîmes en 55 min et de faire passer le trafic journalier de la ligne de 30 voyageurs à 3 000 ? »

Midi-Pyrénées

- La FNAUT Midi-Pyrénées a participé à une manifestation organisée en gare de Rodez par la CGT cheminots pour la défense de la ligne Rodez-Toulouse : malgré le report de la réfection du viaduc du Viaur, une longue interruption du trafic était prévue par RFF pour travaux.

Poitou-Charentes

- L'association Bien Vivre en Aunis a dénoncé la précipitation du gouvernement Fillon et de l'ancien ministre Dominique Bussereau à lancer la construction de l'autoroute A831 qui traversera le marais de Rochefort et le marais poitevin « en contradiction totale avec les objectifs du Grenelle de l'environnement et malgré des prévisions de trafic qui ne sont plus d'actualité et im-

pliquent un financement public du projet à hauteur de 50% : faut-il vraiment financer un investissement déficitaire avec de l'argent qu'on n'a pas ? »

Provence-Alpes-Côte d'azur

- L'Association des Usagers de la Gare des Arcs-Dranguignan a organisé une manifestation en gare des Arcs pour protester contre les perturbations répétitives - suppressions de trains en dernière minute, retards et surcharges - subies par les usagers des TER et Intercités circulant aussi bien vers Nice que Marseille. Faute de fiabilité de leurs déplacements domicile-travail, les salariés sont fragilisés face à leurs employeurs.
- La pétition lancée par le collectif Tramway Toulon, animé par l'association Toulon-Var-Déplacements, a recueilli 10 000 signatures.

Rhône-Alpes

- L'Association dauphinoise des usagers du train demande que le projet Lyon-Turin ne fasse pas oublier les difficultés quotidiennes rencontrées par les usagers des TER Lyon-Grenoble et Lyon-Chambéry.
- La nouvelle Association pour l'harmonisation des transports en moyenne vallée du Rhône s'oppose au projet de gare TGV d'Allan-Montélimar.
- Le Conseil Lémanique pour l'Environnement, dont la FNAUT Rhône-Alpes est membre, proteste contre la résurgence du projet d'autoroute du Chablais sous la forme d'une 2x2 voies à péage Machilly-Thonon.
- L'ADTC de Grenoble intervient dans le cadre de l'élaboration de nombreux plans de déplacements des entreprises et administrations, ou inter-entreprises et inter-administrations.
- L'ADTC de Grenoble s'interroge sur le projet de télécabine entre la cuvette grenobloise, Saint-Nizier et Lans-en-Vercors. Les habitants du plateau du Vercors travaillant à Grenoble (40% de la population active, 9 000 véhicules par jour) devraient en majorité utiliser successivement trois modes : voiture ou car, télécabine, tramway. L'ADTC demande donc une étude comparative avec l'amélioration des services de cars « afin que le désir de mettre en service un outil original ne se fasse pas au détriment de la prise en compte des besoins très concrets des usagers ».
- Les associations de la FNAUT Haute-Savoie critiquent le projet de télécabine qui relierait la Balme-de-Sillingy à Annecy. Elles approuvent le projet plus réaliste de liaison par des bus urbains circulant en site propre.
- Une nouvelle manifestation a été organisée par le comité de défense des usagers des transports de Bugey-Chautagne (CO-DUTREBC) et les élus pour réclamer un arrêt quotidien du TGV Paris-Annecy en gare de Culoz.

- Simone Bigorgne a participé à une réunion de travail organisée par le GART sur la mise en œuvre de la loi de 2005 sur l'accessibilité. Elle a rappelé que l'accessibilité doit concerner l'ensemble du trajet, de porte à porte, et pas le seul transport collectif.

- Jean Lenoir et Simone Bigorgne ont participé à une journée de brainstorming sur la restauration ferroviaire organisée par l'entreprise Cremonini.
- Jean Lenoir et Marc Debrincat ont rencontré la SNCF au sujet de l'amélioration de la documentation voyageurs. Ils ont rencontré Thierry Guimbaud, directeur des services de transport à la DGITM (ministère de l'Ecologie).
- Jean Lenoir a été auditionné par le Boston Consulting Group, consultant de la DGITM, au sujet du renouvellement des trains Corail.
- Jean Lenoir, Marc Debrincat et Simone Bigorgne ont assisté à la présentation du matériel Coradioliner, version améliorée du TER Regiolis d'Alstom étudiée dans le but d'assurer certains services grandes lignes.
- L'association AUTAUT et Jean Lenoir ont rencontré la direction SNCF du service Auto-train.
- Jean Lenoir et Jean-Paul Jacquot ont rencontré Jean-Eric Paquet, membre de la Commission transports de l'Union Européenne à Bruxelles, pour lui exposer le point de vue de la FNAUT sur la gouvernance ferroviaire.
- Jean Lenoir représentera la FNAUT au comité d'orientation du GART.

Congrès 2012 de la FNAUT

Le 18ème congrès de la FNAUT aura lieu à Lons-le-Saunier les samedi 20 et dimanche 21 octobre. Il sera organisé par l'Association pour la Promotion des Voies Ferrées Jurassiennes avec le soutien de la FNAUT Franche-Comté.

Le samedi matin, débat avec les présidents de la communauté de communes de Lons et les président(e)s du Conseil régional du Jura et du Conseil régional de Franche-Comté. Le samedi après-midi, intervention d'Yves Crozet, économiste des transports, sur la mobilité des personnes et du fret, et sur l'avenir du secteur ferroviaire.

fnaut infos- Bulletin mensuel d'information

Directeur de publication : Jean Sivardière
CPPAP n° 0913 G 88319 - Dépôt légal n°206
ISSN 0983-172 X - Tirage : 1500 ex.
Imprimerie : Sipap-Oudin, 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, M° : Pernety

tél. : 01 43 35 02 83 fax : 01 43 35 14 06

e-mail : contact@fnaut.fr

Internet : http://www.fnaut.fr

CCP : 10 752 87 W Paris

LES NOMBREUSES NICHES FISCALES NOCIVES POUR L'ENVIRONNEMENT

L'industrie automobile : un avenir à recadrer

Les décideurs politiques, toujours persuadés qu'automobile est synonyme de modernité et de prospérité, ont bien du mal à l'admettre : les ventes d'automobiles ne peuvent que régresser, progressivement mais durablement. Confirmant la gravité de la situation de Peugeot, la fermeture programmée du site d'Aulnay-sous-Bois a de nouveau illustré les limites de leur approche du problème et leur manque d'anticipation.

Comme lors des crises précédentes, il n'a été question que de politique industrielle, de compétitivité, d'alliances, de soutien à l'exportation, de relance de la production, de nécessité de rassurer les Français, et bien sûr d'aides de l'Etat...

Le plan Montebourg a heureusement écarté une nouvelle prime à la casse et ses effets pervers pour l'industrie, l'environnement et les finances de l'Etat. Mais fallait-il renforcer le dispositif, coûteux pour l'Etat (490 millions d'euros par an), du bonus automobile et faire à ce point « le pari de la voiture verte » ? Un alourdissement du malus aurait suffi à inciter les acheteurs à privilégier les véhicules peu émetteurs de CO2.

A aucun moment, on n'a vraiment regardé les choses en face et reconnu :

- le caractère structurel de la baisse de la production en raison d'un besoin d'automobile durablement en repli (FNAUT Infos n°172 et 206) suite à la croissance de l'offre alternative, à la baisse du pouvoir d'achat, à la hausse du prix du pétrole et au désintérêt des jeunes vis-à-vis de l'automobile (confirmé aux USA par une récente récente de l'université du Michigan) ;

- la nécessité d'anticiper et donc, au-delà d'une adaptation environnementale et énergétique de la production, de reconverter progressivement la filière automobile (constructeurs et équipementiers), qui dispose de compétences remarquables, vers des activités d'avenir (énergies renouvelables).

Et le gouvernement a oublié que d'autres secteurs sont au moins autant créateurs d'emplois que l'automobile. C'est le cas de l'industrie ferroviaire qui va très vite rencontrer des difficultés en l'absence de stratégie de l'Etat et par les choix à court terme de la SNCF, et plus généralement des transports publics où on peut créer de nombreux emplois pérennes et non délocalisables.

Jean Sivardière ■

De nombreuses niches fiscales et aides publiques (Etat et collectivités) nocives pour l'environnement, contraires au principe pollueur-payeur, ont été recensées récemment par le Réseau Action Climat France (RAC-F) et la Fondation pour la Nature et l'Homme (FNH). La FNAUT a participé à ce travail. Beaucoup de ces subventions concernent le secteur des transports. Leur suppression progressive s'impose, d'une part pour cesser d'encourager des comportements anti-écologiques, d'autre part pour dégager les ressources fiscales indispensables à la mise en œuvre d'une politique des transports à la fois rationnelle économiquement et respectueuse de l'environnement et de la santé humaine. Cette démarche doit constituer un préalable à la mise en œuvre d'une véritable fiscalité écologique.

Début juillet, le RAC et la FNH ont lancé un « appel pour l'arrêt des subventions à la pollution et la mise en place d'une fiscalité cohérente et écologique ». Cet appel a reçu le soutien de la FNAUT, de nombreuses associations défendant l'environnement, la biodiversité, la solidarité internationale, les alternatives aux énergies fossiles, et de plus de 50 personnalités universitaires.

Aujourd'hui en France, on subventionne trois fois plus le problème climatique que sa solution ! Les secteurs polluants sont soutenus pour se développer et continuer à polluer. Ces aides (exonérations fiscales, TVA à taux réduit,...) augmentent la pollution de l'air, des sols et de l'eau, la consommation de ressources naturelles, les émissions de gaz à effet de serre, et nuisent à la biodiversité et à la santé humaine.

A l'heure où le gouvernement prépare son budget et cherche à dégager des économies, il était bon de lui rappeler que le montant total des « niches fiscales grises » s'élève à 20 milliards d'euros par

an, dont 6 environ pour les seules subventions à la consommation d'énergies fossiles dans les transports.

Les avantages fiscaux aux activités polluantes ont déjà été pointés par des institutions très reconnues qui préconisent leur suppression. Citons parmi les plus récents intervenants :

- le Centre d'analyse stratégique, institution d'expertise et d'aide à la décision placée auprès du Premier ministre (rapport « Les aides publiques dommageables à la biodiversité » de Guillaume Sainteny, 2011) ;

- le comité d'évaluation des dépenses fiscales du Ministère du Budget (rapport « Dépenses fiscales liées à la consommation d'énergies fossiles », avril 2011) ;

- le Sénat (chapitre « Incohérence : le rendez-vous manqué de la fiscalité écologique » du rapport de Nicole Bricq alors rapporteuse de la Commission des Finances, 2011) ;

- la Cour des Comptes (rapport sur l'impact budgétaire et fiscal du Grenelle de l'environnement, novembre 2011).

Aéroport de Varsovie (photo : stock.xchng)



Nous présentons ici les aides publiques anti-écologiques recensées dans le secteur des transports (voir le site www.stopsubventionspollution.fr et la pétition proposée par le RAC-F).

Les privilèges de l'avion

De tous les modes de transport, l'avion est le plus gros émetteur de gaz à effet de serre par voyageur x km (il émet trois fois plus que la voiture). Il n'en bénéficie pas moins de privilèges fiscaux exorbitants.

- Le kérosène consommé dans les vols internationaux et les vols intérieurs est exempté de toute taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE, ex-TIPP) et de TVA. C'est le seul carburant fossile dont la consommation n'est pas taxée.

La seule exonération de TICPE, selon le ministère du Budget, abaisse le prix du billet d'avion de 12% ; elle coûte 3,35 milliards d'euros par an à l'Etat, dont 1,3 pour les vols intérieurs.

- Les billets pour les vols internationaux (y compris intra-européens) ne sont pas soumis à la TVA (une dérogation datant de 1997 qui devait être provisoire et qui abaisse le prix des billets de 15 à 20% suivant les pays).

En France, les billets pour les vols nationaux sont soumis à une TVA au taux réduit de 7%, comme c'est le cas pour les transports publics terrestres.

L'instauration d'une taxe sur le kérosène est autorisée par l'Union européenne pour les vols nationaux (et même intra-européens) et n'est pas interdite par la Convention de Chicago (7 décembre 1944) qui régit toujours le transport aérien mondial et avait pour but d'encourager son essor.

Rien n'empêche donc le gouvernement de taxer (TICPE et TVA) le kérosène consommé dans les vols intérieurs, d'imposer une TVA au taux normal sur les billets pour ces vols et d'introduire la TVA sur les billets intra-européens. L'Etat pourrait récupérer plus d'un milliard d'euros par an, et le train, essentiellement le TGV, capterait une clientèle supplémentaire suite à la hausse du coût d'usage de l'avion.

La sous-taxation du gazole

Contrairement aux idées reçues, le carburant diesel émet plus de CO₂ que l'essence : les véhicules diesel ont certes une consommation moins élevée par km, en moyenne, que les véhicules essence (selon l'ADEME, cette différence tend à s'atténuer), mais un litre de diesel contient plus de carbone qu'un litre d'essence. Par ailleurs la combustion du diesel engendre davantage d'oxydes d'azote,

responsables de la formation d'ozone dans l'atmosphère, et de particules fines à l'origine de graves difficultés respiratoires. L'Organisation mondiale de la santé a récemment dénoncé le « caractère cancérigène certain » de ces particules (également émises par le chauffage au bois et par l'industrie) et le ministère de l'Écologie a rappelé qu'en France, elles provoquent 42 000 décès prématurés.

Or le gazole bénéficie d'une taxation très inférieure à celle de l'essence. En 2011, un hectolitre d'essence était taxé 60,69 euros contre seulement 42,84 pour le diesel. Cette différence de 30% est bien plus forte que celle en vigueur dans les autres pays européens.

Elle a largement contribué à la dieselisation du parc automobile français (4% en 1980, 34% en 2000, 60% aujourd'hui et même plus de 70% pour les véhicules neufs) et à ses conséquences environnementales et climatiques alarmantes, ainsi qu'à la baisse du coût moyen des carburants (FNAUT Infos n°173) qui a encouragé l'usage de la voiture. Elle crée aussi des difficultés dans l'industrie du raffinage, dont les capacités sont saturées pour le gazole et excédentaires pour l'essence.

La sous-taxation du diesel par rapport à l'essence prive aussi l'Etat de recettes importantes : 6,9 milliards d'euros en 2011. Elle n'a aucune justification et doit être progressivement supprimée en raison de ses effets pervers particulièrement évidents sur la santé humaine et le climat.

Les faveurs accordées aux transporteurs routiers

Depuis de nombreuses années, suite aux pressions qu'ils ont exercé sur l'Etat, les transporteurs routiers de marchandises bénéficient d'un remboursement partiel de la TICPE au prorata de leur consommation de gazole (ils sont de plus épargnés par la TICPE régionale créée en 2005).

Ce remboursement est accordé à toutes les entreprises établies dans l'Union européenne pour leurs achats de gazole en France : 600 000 véhicules français et 200 000 véhicules de plus de 7,5 tonnes sont concernés.

Ainsi les transporteurs routiers paient leur gazole moins cher que les automobilistes, au prix d'une perte de recettes de 300 millions d'euros par an pour l'Etat et les régions. Ils en retirent un avantage compétitif non négligeable qui leur permet de conforter leur quasi-monopole face au rail et à la voie d'eau, en contradiction totale avec le Grenelle de l'environnement. Cet avantage injustifié doit lui aussi disparaître.

La surévaluation du barème fiscal automobile

Dès que leurs dépenses professionnelles, en particulier pour leurs déplacements répétitifs domicile-travail, dépassent la déduction forfaitaire de 10 % appliquée sur leur salaire par les services fiscaux, les salariés ont intérêt à opter pour les « frais réels » (selon le Conseil d'Etat, l'utilisation de la voiture personnelle est justifiée dès lors que l'utilisation des transports collectifs entraîne un accroissement important de la durée des trajets, mais les contrôles sont rares). Ces déplacements professionnels sont le plus souvent effectués « en solo ». Pour calculer ses frais, le salarié peut appliquer le barème fiscal ou, si ses dépenses réelles sont supérieures à celui-ci, les déclarer en fournissant les justificatifs.

C'est Bruno Cordier, directeur du cabinet ADETEC, qui a attiré l'attention sur la sur-évaluation du barème fiscal automobile (FNAUT Infos n°186).

Selon ses calculs basés sur les données de l'INSEE, le coût réel d'usage de la voiture, incluant l'ensemble des coûts (carburants et lubrifiants, péages, stationnement, entretien et réparations, achat du véhicule et des accessoires, assurance) est aujourd'hui, en moyenne, de 0,34 €/km. Jean-Marie Beauvais (FNAUT Infos n°203) a obtenu un résultat très voisin, 0,32 €/km, pour l'année 2008 (0,25 € par voyageur x km pour un taux d'occupation moyen des voitures de 1,28 passager dans les déplacements de proximité).

Pour une voiture moyenne (6 CV) et une distance de 25 km entre le domicile et le lieu de travail, l'application du barème fiscal donne un coût de 0,44 € km, supérieur de 30 % au coût réel. Cet écart notable permet à un salarié se déplaçant en voiture d'abaisser le montant de son revenu imposable.

Selon Bruno Cordier, si toutes les voitures étaient des 6 CV, le manque à gagner pour l'Etat serait de l'ordre de 700 à 800 millions d'euros par an. Comme le barème fiscal augmente avec la puissance du véhicule, le manque à gagner est supérieur d'environ 300 à 400 millions, soit au total au moins un milliard d'euros par an. La surévaluation du barème constitue par ailleurs un véritable avantage en nature, non soumis à cotisations sociales, d'où un manque à gagner pour la Sécurité Sociale et les caisses de retraite.

Le barème fiscal est anti-écologique et doit être revu à la baisse : il encourage en effet les salariés à se rendre en voiture sur leur lieu de travail, à utiliser des voitures énergivores et polluantes, et à habiter loin de leur lieu de travail.

Un grand besoin de volonté politique

Comme l'affirme en termes choisis un rapport du comité d'évaluation des dépenses fiscales et niches sociales (ministère du Budget, 2011) : « les dépenses fiscales accentuent l'insuffisante couverture par la fiscalité énergétique des externalités négatives liées à la consommation des énergies fossiles, l'absence de taxation ne favorisant pas les comportements économes en énergie ; la perte pour l'Etat a été estimée entre 30 à 50 milliards d'euros par an. Ces niches donnent un signal-prix à des activités polluantes totalement contraire à l'objectif assigné à la fiscalité de l'énergie de lutte contre les émissions de gaz à effet de serre ».

Le 13 juin, la directrice générale du Fonds monétaire international, Christine Lagarde, a plaidé pour une fiscalité plus défavorable aux pollueurs, qui fasse que « le mal que nous faisons à l'environnement se reflète dans les prix que nous payons ».

La France n'est certes pas le seul pays à bafouer le principe du pollueur-payeur. A l'échelle mondiale, les énergies sales sont en moyenne 12 fois plus soutenues financièrement (750 milliards de dollars) que les énergies renouvelables, selon l'Agence Internationale de l'Energie (AIE) et l'OCDE. Mais ce n'est pas une raison pour en faire autant.

La suppression des aides très variées apportées par l'Etat sous forme de niches fiscales à de nombreux secteurs polluants et gros consommateurs de produits pétroliers est indispensable aujourd'hui car elles constituent une véritable gabegie (nous aurions pu aussi citer les aides aux circuits et rallyes automobiles, les commerces détaxés ou « duty free » implantés dans les aéroports internationaux, et bien d'autres gaspillages d'argent public).

Cette suppression exige une volonté politique forte face à des lobbies bien organisés et influents électoralement : secteur aérien, transporteurs routiers de fret, constructeurs automobiles et automobilistes, ... Mais elle peut apporter des ressources considérables à l'Etat, dont une partie au moins pourrait être utilisée pour développer les secteurs plus respectueux de l'environnement.

Vous pouvez agir !

François Hollande a promis une grande réforme fiscale, l'objectif de l'appel du RAC-F est la mise à l'ordre du jour de la suppression des niches fiscales nocives pour l'environnement dans la loi de finances 2013. Pour cela, il est indispensable que chacun signe et fasse signer l'appel sur le site :

<http://stopsubventionspollution.fr>

Le subventionnement des agrocarburants

Contrairement aux affirmations de leurs promoteurs, les agrocarburants de première génération (FNAUT Infos n°198) sont plus émetteurs de gaz à effet de serre que les carburants fossiles si on en fait un bilan global (procédés culturels intensifs et traitements industriels exigeant beaucoup d'énergie, changement d'affectation des sols).

La filière dispose d'une véritable rente de situation : les distributeurs de carburants doivent incorporer 7% d'agrocarburants dans les carburants fossiles, ou payer un supplément élevé de taxe générale sur les activités polluantes (TGAP). Or la production d'agrocarburants est soutenue fortement par l'Etat depuis 2003. Les agrocarburants sont partiellement exonérés de TICPE. En 2011, le manque à gagner pour l'Etat a été de 480 millions d'euros. Cependant les agrocarburants ont un pouvoir énergétique plus faible que les carburants fossiles, si bien que l'automobiliste doit faire le plein plus souvent et donc payer davantage de TICPE (le biodiesel permet de faire 89 km contre 100 km pour le gazole et l'éthanol 69 km contre 100 km pour l'essence).

En définitive, l'Etat ne devrait perdre qu'environ 800 millions d'euros de 2005 à 2015, date à laquelle la défiscalisation devrait disparaître. Ce sont surtout les automobilistes qui ont subventionné, sans le savoir, les producteurs d'agrocarburants ! Il n'en reste pas moins que l'aide, non négligeable, de l'Etat a contribué à promouvoir une filière à l'impact écologique très contestable.

Les raffineries épargnées par la TICPE

L'autoconsommation de produits pétroliers dans les 11 raffineries encore présentes en France est exonérée de TICPE. Cette exonération n'incite pas les raffineries à améliorer leurs processus de production. Perte pour l'Etat : 105 millions d'euros par an. Pourtant 5 de ces raffineries appartiennent au groupe Total qui n'a manifestement pas besoin d'aide de l'Etat : son bénéfice net a atteint 10 milliards d'euros en 2010...

Les aides aux aéroports

Les collectivités territoriales subventionnent le trafic aérien, notamment les vols low cost sur les petits aéroports. Ainsi le Conseil général de l'Isère consacre 1,8 millions d'euros à l'aéroport de Grenoble - Saint-Geoirs uniquement pour les « charters des neiges ». Dans ce cas, la subvention par passager reste inférieure à 10 euros. Mais sur les aéroports du Sud-Ouest on monte à plus de 70 euros/passager avec des pointes à plus de 100 euros ! Si ces

aides disparaissaient, on pourrait récupérer des dizaines de millions d'euros par an, par exemple pour développer le rail.

D'autres mécanismes sont utilisés par les collectivités pour aider les gestionnaires d'aéroports et les compagnies aériennes : achat d'espaces publicitaires, promotion de lignes aériennes...

Le bonus-malus automobile

Le bonus-malus instauré en 2008 sur l'achat de voitures neuves a eu des effets pervers à court terme selon l'INSEE : il a certes incité de nombreux automobilistes à acheter de petites voitures moins polluantes que la moyenne, mais il a dopé les ventes. Or la construction automobile est fortement émettrice de CO2 (5,5 tonnes en moyenne par véhicule) et les acheteurs ont davantage utilisé leur nouveau véhicule que l'ancien. La FNAUT est favorable à la suppression du bonus. Quant au malus, son montant reste insuffisant comparé au prix d'achat des véhicules concernés.

Les effets pervers du PTZ+

Le prêt à taux zéro renforcé finance principalement la construction de maisons individuelles en périphérie des villes et constitue donc une subvention à l'étalement urbain. Ce phénomène génère des émissions de gaz à effet de serre dues à l'augmentation des déplacements automobiles et contribue à la réduction des espaces agricoles. Par ailleurs, le PTZ+ contribue à la hausse des prix de l'immobilier et de l'endettement des ménages, notamment les plus modestes (FNAUT Infos n°201 et 203).

Selon l'INSEE, la facture énergétique des ménages serait 10% plus faible sans l'étalement urbain des 20 dernières années. En 2009, 9 millions de Français étaient considérés comme vulnérables car dépensant plus de 18% de leurs ressources pour leur mobilité urbaine.

D'après le rapport Sainteny, le zonage du PTZ+ est un découpage géographique en fonction des prix de marché, non pas en fonction des impératifs sur l'occupation des espaces et l'étalement urbain. Ce zonage national, totalement découplé des priorités locales, n'oriente donc pas les ménages vers les zones déjà urbanisées ou peu éloignées du centre des agglomérations et desservies en transports collectifs.

Le rapport Guillaume a estimé à 1 060 millions d'euros en 2011 le coût du PTZ+ pour l'Etat. Le dispositif doit être entièrement revu : rééquilibrage des aides entre neuf et ancien ; pour l'achat de logements neufs, octroi du PTZ+ seulement en zone desservie par transport collectif ; pour l'achat de logements existants : bonification de l'aide en cas de couplage avec un écoPTZ destiné à financer une réhabilitation thermique.

La SNCF évoque sérieusement une réduction des relations TGV Paris-province directes à leur parcours sur LGV, en introduisant des correspondances avec des TER.

Les conséquences catastrophiques qu'entraîneraient de telles ruptures de charge sur le trafic des TGV sont bien illustrées à travers l'exemple suivant. Lors de la mise en service de la LGV Paris - le Mans permettant de gagner 1 h sur le trajet Paris-Rennes, la ligne classique Rennes-Brest était déjà électrifiée alors que Rennes-Quimper ne l'était pas encore. Le trafic Paris-Brest direct a alors augmenté de 30 % tandis que le trafic Paris-Quimper n'a augmenté que de 3% malgré une correspondance bien organisée à Rennes (quai à quai, délai de 10 min, attente de la correspondance en cas de retard). L'effet du temps gagné par 200 km de LGV (pour un coût d'environ 4 milliards d'euros) a été annulé par la rupture de charge !

Plus généralement, la SNCF considère que l'introduction d'une correspondance fait perdre autant de trafic que si le temps de parcours était augmenté de 1 h à 1h30 (voir la Revue générale des chemins de fer de mai 2005). Cette dernière valeur a été vérifiée notamment sur Strasbourg-Lyon-Marseille : à la mise en service de la LGV Méditerranée (gain d'1h30 entre Lyon et Marseille), la limitation à Lyon de l'ancien Corail direct avec correspondance par TGV jusqu'à Marseille n'a entraîné aucune augmentation de trafic et la SNCF a alors recréé un direct Strasbourg-Marseille par TGV.



Photo : Marc Debrincat

Ce constat reste d'actualité. Dans une enquête présentée à l'ouverture des assises du ferroviaire fin 2011, la question suivante était posée : « que pensez-vous d'une desserte TGV renforcée mais limitée aux tronçons à grande vitesse, nécessitant de finir son voyage en TER ou en autocar » ? Pour 60% des voyageurs, cette idée était plutôt pas acceptable (31%) ou pas du tout (29%).

La question avait d'ailleurs été posée de façon anormale.

1 - Les voyageurs ne demandent pas des fréquences plus élevées sur les lignes bien desservies : selon une étude SNCF-RTL d'avril 2011, 72% des Français souhaitent que le TGV desserve à l'avenir davantage de destinations, loin devant la rapidité des trains (45%) ou l'augmentation des fréquences (42%). La FNAUT partage cet

avis, il faut éviter d'inciter à la surconsommation du transport et de saturer inutilement les LGV.

2 - Le parcours hors LGV n'a pas à être proposé en TER ou en car, mais en train de confort grandes lignes. Sinon, on arrive à une aberration du type Paris-Valence-Briançon : un trajet TGV à réservation obligatoire puis un trajet TER à réservation impossible... et en sens inverse, pas de correspondance garantie avec le TGV en cas de retard du TER : un comble, une place assise non garantie malgré la réservation obligatoire ! C'est l'exemple même de ce qu'il ne faut pas faire et de la priorité donnée par la SNCF à la production du transport sur le service rendu au client.

On ne peut donc que critiquer le fait que la SNCF envisage de limiter des circulations TGV sur les seules LGV et de ne commander que de nouvelles rames TGV de grande capacité. Comme pour le fret, elle confond massification du trafic avec exploitation des seules lignes à fort trafic. Elle paraît abandonner le projet de rames triples de longueur totale 400 m, égale à celle des rames doubles actuelles, qui pourraient assurer économiquement des liaisons transversales « passe-Paris » dont les trafics potentiels sont moindres (voir la Revue générale des chemins de fer de mai 2005). La SNCF raisonne en termes d'économies de production en se gardant de communiquer sur les pertes de trafic et de recettes induites, qu'elle connaît très bien. Ce faisant, elle paraît mener une politique de façade financière à court terme.

Jean Lenoir

Manichéisme

L'étude SNCF-RTL citée ci-dessus a été réalisée auprès d'un échantillon représentatif de 1032 Français de plus de 16 ans : 83% des personnes interrogées avaient déjà voyagé au moins une fois à bord du TGV ; 84% considèrent le TGV avant tout comme un moyen de rapprocher les familles.

Ces réponses confirment que le TGV, même si sa tarification est jugée excessive par nombre de voyageurs, est un moyen de transport qui n'est pas réservé aux riches. Pourtant, les adversaires des LGV entretiennent une vision manichéenne du TGV : ils opposent les riches qui voyagent et les pauvres qui ne voyagent pas, le TGV et les transports de proximité en se basant sur le constat réducteur que « 28% des trajets en TGV sont effectués par les 10% des Français les plus riches ». Mais il s'agit d'un problème social très général, valable pour tous les modes de transport à longue distance. Sur ces distances, les plus pauvres se déplacent peu ou pas du tout car ils ont des besoins contraints plus impératifs (logement, alimentation,...), et les dépenses relatives à un voyage ne se limitent pas au transport.

Haro sur les LGV

S'appuyant sur un avis de la Cour de Comptes qui ne prend pas en compte le coût des dégradations de l'environnement liées aux transports, le ministre du Budget, Jérôme Cahuzac, a déclaré début juillet que le gouvernement pourrait renoncer à de nouvelles LGV afin d'économiser l'argent public.

Le Schéma National des Infrastructures de Transports (SNIT) publié par le gouvernement Fillon et dénoncé par la FNAUT, est certes une collection de projets coûteux (260 milliards d'euros, un tiers à la charge de l'Etat et un tiers à celle des collectivités), incohérents, non hiérarchisés et non financés.

A juste titre, le ministre estime prioritaire une rénovation du réseau ferré classique - mais sans annoncer les nouveaux moyens financiers nécessaires pour l'accélérer. Mais pourquoi se focalise-t-il sur les LGV ?

1 - Des économies sont nécessaires, mais elles doivent porter en priorité sur les projets inutiles ou nocifs pour l'environnement : autoroutes (A45, A831,...) dont on sait depuis longtemps qu'elles ne font qu'induire du trafic et qui souvent doublent des voies ferrées qui mériteraient une modernisation ; aéroport de Notre-Dame-des-Landes ; canal à grand gabarit Seine-Nord, qui placerait l'Île-de-France dans l'hinterland des ports belges et néerlandais au détriment du Havre et de Rouen, dont il faudrait au contraire renforcer la desserte ferroviaire.

2 - La pénurie d'argent public n'est pas inéluctable. De nombreuses niches fiscales anti-environnementales peuvent être supprimées. Plusieurs milliards d'euros par an sont disponibles. Comme le dit avec pertinence Chantal Jouanno, ancienne secrétaire d'Etat à l'Ecologie : « on nous dit qu'il faut plus d'argent pour pouvoir faire de l'écologie, mais c'est parce qu'on ne fait pas d'écologie qu'on manque d'argent ».

3 - Outre les gains de temps qu'elle peut apporter aux voyageurs, et qui n'ont rien de marginal, la construction de nouvelles LGV bien sélectionnées (mixtes si nécessaire) permettrait de réduire les trafics aérien et routier (dont les nuisances, la consommation d'énergie et les émissions de gaz à effet de serre sont particulièrement élevées), et de désaturer le réseau classique (en particulier les lignes littorales Perpignan-Montpellier et Marseille-Nice) au bénéfice du TER et du fret.

La FNAUT attend donc du gouvernement qu'il révisé le SNIT sans a priori hostile aux LGV, en effectuant un tri raisonné parmi les projets de LGV, qui ne sont pas tous prioritaires, et en recherchant les transferts de trafic les plus favorables à l'environnement.

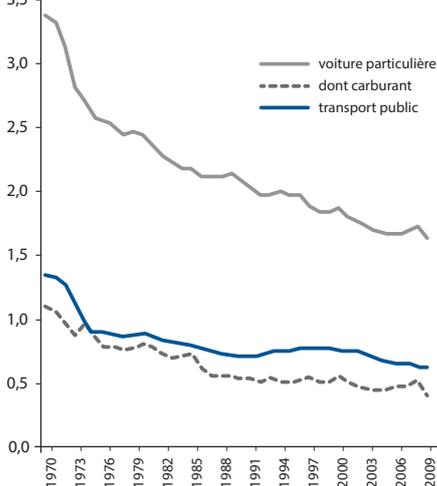
Les coûts des déplacements de proximité

Ces coûts pour le consommateur ont été précisés dans une étude récente de Jean-Marie Beauvais (FNAUT Infos n°203). Ils étaient donnés en euros par voyageur x km pour l'année 2008 ; leur évolution entre 1970 et 2010 était obtenue en ramenant les prix en monnaie courante à l'année 2008 en utilisant l'indice des prix à la consommation.

Le diagramme ci-dessous, fourni par Jean-Marie Beauvais, illustre cette évolution en utilisant non plus les prix en monnaie courante ou constante mais les prix réels (le prix réel d'un bien est le nombre de minutes de travail nécessaires à son acquisition, son évolution au cours du temps est indépendante de l'indice des prix).

Le consommateur considéré ici est supposé être un «smicard». Le coût de la voiture est le coût complet (achat, carburant...) ; le coût du transport collectif est une moyenne calculée sur l'ensemble des transports collectifs de proximité.

En minutes de travail d'un salarié percevant le SMIC par voyageur et par kilomètre



Coefficients budgétaires

Jean-Marie Beauvais a aussi calculé les coefficients budgétaires (pourcentages moyens du budget des ménages) relatifs aux dépenses affectées aux déplacements terrestres de proximité et à longue distance.

Les dépenses automobiles comptent pour 10,9 % des dépenses des ménages en 2009 contre 14,2% en 1989 ; le carburant compte pour 3,4 % des dépenses en 2009 contre 4,4 % en 1985.

En 2009, comme en 1970, le transport collectif compte pour environ 1% des dépenses des ménages. Entre 1986 et 1995, il ne dépassait pas 0,85%. Le transport urbain et suburbain compte pour 0,4% en 2009 contre 0,3% en 1970.

Ces résultats sont compatibles avec ceux de l'INSEE, qui donne les coefficients pour le transport individuel (voiture et deux-roues) et le transport collectif (avion compris) ainsi que pour le logement (http://www.insee.fr/fr/ffc/docs_ffc/ref/CONSO09c.PDF).

LE TRAIN « LOW-COST »

La SNCF étudie le lancement d'une offre TGV low-cost entre Marne-la-Vallée-Chessy, Lyon-Saint-Exupéry et Marseille/Montpellier, utilisant des rames duplex spécialement aménagées.

Les usagers ne peuvent qu'approuver cette expérimentation prévue pour 2013 car on constate dans l'aérien que c'est ce concept low cost qui porte aujourd'hui le développement du trafic, malgré la concurrence des vidéoconférences pour les voyages professionnels, le contexte économique difficile, l'augmentation du prix du pétrole et le pouvoir d'achat limité de nombreux voyageurs.

Une moindre qualité de service par rapport à l'offre classique est compréhensible si l'on veut réduire les coûts. Par exemple, comme dans l'aérien avec Beauvais, l'utilisation de gares excentrées permet de bénéficier des péages plus bas fixés par RFF pour inciter des reports de trafic et retarder la saturation des gares parisiennes.

Le low-cost existe aussi en transport automobile : c'est le covoiturage, qui se développe rapidement, stimulé par la création de sites informatiques spécialisés. Il faut donc souhaiter son succès dans le transport ferroviaire, mais pas à n'importe quelles conditions.

Le concept ne doit pas se limiter au TGV, aux rames de grandes capacités et

aux seules relations à fort trafic. Le low-cost aérien concerne aussi des petits aéroports et des avions de faible capacité : de nombreuses relations à trafic modeste sont exploitées sous ce régime.

Ainsi, le low-cost avec des trains Corail mérite-t-il d'être développé, à l'exemple des « Intercités 100 % Eco », essayés avec succès entre Paris et Toulouse (en faisant circuler de jour les rames affectées au train de nuit) et testés sur Paris-Deauville les samedis et dimanches. Mais il existe deux autres formes de low-cost que le rail doit mettre en œuvre car ce concept ne doit pas être développé au détriment du train classique à réservation facultative.

Des Corail doivent être maintenus, comme chez nos voisins européens, sur les lignes historiques parallèles aux LGV : les coûts des péages sont plus faibles et les nombreux déplacements obligatoires ne pouvant être anticipés restent alors possibles à des prix nettement inférieurs à ceux des trains à grande vitesse.

Enfin, on peut considérer une quatrième catégorie de train low-cost : celle des nombreuses relations directes qui pourraient être instaurées, à surcoût nul pour la SNCF, entre villes de régions voisines en mettant bout à bout des relations TER existantes.

Jean Lenoir

iDBUS : SNCF, À NOUS DE VOUS FAIRE PRÉFÉRER LE CAR

La SNCF, s'inspirant de l'exemple de transporteurs privés, a mis en service, le 23 juillet, une offre nouvelle de transport par autocar entre Paris et Londres, Bruxelles et Amsterdam, destinations déjà desservies par le TGV, l'autocar (Euro-lines), l'avion et même le TER (liaison Paris-Lille-Bruxelles).

La SNCF envisage de proposer de nouvelles relations à longue distance par autocar dès la fin de cette année.

Elle vise le marché des automobilistes tentés par le covoiturage. Cette initiative peut aussi répondre à un besoin des voyageurs à faible pouvoir d'achat désireux d'effectuer des déplacements internationaux par transport collectif : compte tenu des écarts de temps de parcours, iDBUS ne devrait concurrencer que marginalement les TGV Eurostar et Thalys.

On peut craindre cependant qu'à travers cette expérimentation, la SNCF, sur le territoire français, cherche trop facilement à remplacer par des iDBUS certains services ferroviaires Intercités jugés non rentables, voire à réduire ses offres de tarifications à bas prix.

Or, techniquement (vitesse commerciale, accessibilité et confort du véhicule) et écologiquement, l'autocar est, en dehors

de quelques cas particuliers, plutôt adapté aux déplacements à courte distance.

La FNAUT attend donc de la SNCF qu'elle consacre le même effort d'innovation et de recherche de qualité de service aux trains Intercités qu'à iDBUS : le rôle de la SNCF est d'abord de faire circuler des trains à des coûts maîtrisés et de les remplir, non de concurrencer les autocaristes privés.

Sur les itinéraires où il est disponible, le train classique peut et doit être valorisé par des initiatives techniques (matériel moderne, aisément accessible), organisationnelles (trains à tranches multiples, personnel polyvalent) et commerciales (fréquences, services à bord, tarification simple et attractive).

L'alternative au TGV trop cher doit être le train Intercités low-cost et non le bus low-cost. Avant l'ouverture de la LGV Nord, la SNCF exploitait des liaisons Intercités performantes Paris-Bruxelles et Paris-Liège assurant la desserte des villes intermédiaires (Saint-Quentin, Mons,...) : ces liaisons devraient être rétablies, le cas échéant par de nouveaux opérateurs. Moins chères que le TGV, elles offriraient un bien meilleur service que l'autocar.

ILE DE LA RÉUNION : UN PROJET MONSTRUEUX

Fin 2010, le congrès de la FNAUT avait attribué un Ticket Rouge à Didier Robert, nouveau président UMP du Conseil général de la Réunion, qui venait d'abandonner un projet intelligent de tram-train au profit d'un projet d'autoroute littorale reliant le nord et l'ouest de l'île, évaluée à 1,6 milliard d'euros (FNAUT Infos n°190). Le gouvernement Fillon avait accepté de reporter sur ce projet routier les 435 millions prévus pour un tram-train. Combattue par les écologistes, l'autoroute a été déclarée d'utilité publique.



En 1990, le transport collectif (bus et taxi) assurait 30% des déplacements des réunionnais, sa part est tombée à 6%. Plus de la moitié de la population vit sous le seuil de pauvreté, un ménage sur trois n'est pas motorisé. Le littoral réunionnais est le plus

bétonné des territoires d'outremer : 28% de la bande de terrain située à moins de 500 m de la mer est artificialisée.

En 1955, on décida de faire passer l'axe routier Saint-Denis/La Possession sur le littoral. Dès son ouverture en 1963, la route en pied de falaise se révéla dangereuse et on imagina une nouvelle route plus éloignée en mer. Inaugurée en 1976, celle-ci se révéla elle aussi dangereuse. Aujourd'hui, malgré les fortunes dépensées en entretien et en travaux de sécurisation, on persiste dans les erreurs du passé en proposant un troisième itinéraire encore un peu plus éloigné en mer et en y incluant cette fois un Transport Collectif en Site Propre alibi (BHNS).

Avec ce projet pharaonique, La Réunion court à la catastrophe. Les deux énormes digues (7 km au total) qui encadrent le viaduc (5 km) vont détruire la biodiversité terrestre et marine, et accélérer l'érosion de la côte ouest, notamment des plages de l'Ermitage. Ce projet ne sert que les intérêts du lobby automobile au détriment du transport collectif aujourd'hui sacrifié. Le chantier ne créera pas d'emplois durables. Enfin cette route coûtera au bas mot 2,5 milliards d'euros et tous les dépassements du budget initial seront supportés par les contribuables réunionnais, actuellement parmi les plus endettés de France.

AÉROPORT STUPIDE

Jean-Marc Ayrault : « le transfert de l'aéroport de Nantes-Atlantique à Notre-Dame-des-Landes répond à la sécurité des Nantais en évitant le survol à basse altitude de l'agglomération. Il s'agit aussi de préparer l'avenir du Grand Ouest, qui doit être plus accessible, et de garantir une mobilité durable. Si l'État abandonnait le projet, les conséquences seraient extrêmement graves. Ce ne serait pas l'abandon d'un projet, mais celui de tout l'Ouest ».

François Hollande : « le principe et l'utilité de l'aéroport sont incontestables ». Lionel Jospin en disait autant du 3ème aéroport parisien il y a dix ans...

La FNAUT rappelle ici quelques-uns de ses arguments contre l'aéroport (FNAUT Infos n°182, 194, 200, 202).

Si le déplacement de l'aéroport existant répond véritablement à un impératif de sécurité, il faut traduire en justice le Directeur Général de l'Aviation Civile pour non-assistance à personnes en danger. Mais un collectif de pilotes de lignes estime que Nantes est tout aussi sûr que beaucoup d'autres aéroports proches d'une grande ville.

Pour réduire les nuisances subies par les Nantais, on peut réorienter la piste de Nantes-Atlantique de l'axe nord-sud sur un axe est-ouest, cela coûterait dix fois moins cher qu'un nouvel aéroport et

éviterait de sacrifier un poumon vert de Nantes.

Des vols internationaux à Nantes ? Quelle illusion ! Même à Lyon, aéroport qui dispose d'une zone d'achalandise bien plus importante que celle de Nantes, il est difficile de pérenniser des vols vers la seule destination de New-York.

Le projet de nouvel aéroport est contradictoire avec le lancement de la LGV Bretagne qui facilitera l'accès des habitants du Grand Ouest à Roissy, qui offre toute une panoplie de vols internationaux, et avec le projet d'interconnexion Sud qui facilitera l'accès à Orly par TGV. On peut aussi transférer sur le rail des trafics aériens courte distance (Nantes-Bordeaux) ou moyenne distance (Lyon, Lille, Strasbourg,...), voir FNAUT-infos n°200.

Un internaute : « la hausse du prix du pétrole va recentrer le trafic aérien sur les vols long courrier, réalisés avec de nouveaux avions de très grande capacité pour pouvoir maintenir les billets à des prix abordables. De ce fait, tous les aéroports n'étant pas en mesure de générer un gros trafic international sont d'ores et déjà condamnés (voir l'Espagne). Pour les métropoles régionales, la seule solution raisonnable économiquement et écologiquement, c'est le TGV. Le projet actuel ne mérite qu'un ZAyrault pointé ».

Etiquetage énergétique : Peugeot devant la justice

Les associations Respire, Ecologie Sans Frontière et la FNAUT ont récemment intenté une action en justice contre Peugeot. La campagne publicitaire de ses nouveaux modèles de la gamme Family, mettant en scène les personnages du film L'âge de glace 4, était particulièrement pointée du doigt, « Peugeot n'ayant pas fait apparaître les informations liées à la consommation de carburant et aux émissions de CO2 de ces véhicules de manière visible et aussi lisible que la partie principale des informations contenues dans les publicités ».

Comme l'explique Sébastien Vray, président de Respire, « il existe des textes depuis plus de dix ans, nous entendons les faire respecter ; l'enjeu de notre action est de faire émerger une jurisprudence qui inciterait les constructeurs à respecter la directive européenne 1999/94 ».



En effet, la très grande majorité des publicités automobiles présente les mentions dites environnementales en petits caractères au bas de la publicité, de sorte que l'interprétation de la directive est très importante.

Mais le Tribunal de Grande Instance de Paris n'a pas suivi les plaignants : les trois associations ont été déboutées par une ordonnance de référé rendue le 26 juin. Le TGI a reconnu que « les informations relatives à la consommation de carburant et aux émissions de CO2 sont imprimées en caractère plus petits que le reste de la publicité ». Mais selon lui, « la législation n'impose ni de taille de caractères particulière ou minimum, ni que les informations soient présentées à l'identique de la partie principale ». Par suite, « l'action des demandeurs doit être rejetée dans son ensemble ».

Ce rejet n'a évidemment pas satisfait les associations, qui restent convaincues du bien-fondé de leur lecture de la directive et ont fait appel : « quand on écrit en tout petit, cela dénote bien une volonté de minimiser les données de consommation et d'émissions de CO2 ».

Questions sur le métro parisien

- 1) Combien y a-t-il de lignes de métro à Paris : 12, 14, 16 ?
- 2) Quelle est leur longueur totale et le nombre des stations ? Quelle est la distance moyenne entre stations ?
- 3) Combien de tickets de métro sont vendus par an : 5 millions, 80,600 ?
- 4) En quelle année la 1ère classe a-t-elle été supprimée : 1948, 1991, 2004 ?
- 5) Quelle ligne possède le "tour" (temps de parcours aller-retour) le plus long ?
- 6) Quelle est la particularité commune des stations Arsenal, Porte Molitor, Haxo et Croix-Rouge ?

Réponses en bas de page.

Un ministre mal informé

Selon Jérôme Cahuzac, ministre du Budget : « les prolongements des LGV n'apportent qu'un gain de temps marginal ». Vraiment ? Tours-Bordeaux : 55 min ; Bordeaux-Toulouse : 1 h ; Marseille-Nice : 1 h ; Montpellier-Perpignan : 45 min ; Le Mans-Rennes : 36 min.

Après s'être fait rabrouer par les grands élus concernés, le ministre des transports Frédéric Cuvillier a dû « rassurer » : les projets Bordeaux-Toulouse, Montpellier-Perpignan et Lyon-Turin seront maintenus.

Vocabulaire de colloque

N'hésitez pas à utiliser un vocabulaire savant pour être à la mode.

Ne dites plus « désenclavement » mais « équité territoriale dans une optique sociale et économique » ou « décloisonnement des territoires » ; « coup parti » mais « projet dans le pipe » ; « densification » mais « intensification urbaine » ; « raréfaction du pétrole » mais « déplétion des énergies fossiles » ; « parking » mais « mode de transport à vitesse nulle » ; « région excentrée » mais « poche territoriale enclavée » ; « aire urbaine » mais « plaque agglomérée » ; « effet de serre » mais « forçage radiatif » ; « tramway aérien » mais « téléporté ».

Ne dites pas qu'il faut traiter l'insertion de l'autoroute dans le paysage mais préconisez une attention particulière à la mise en valeur paysagère et économique des territoires en situation de covisibilité avec l'autoroute.

Réponses

- 1) 16 lignes, ne pas oublier la 3 bis et la 7 bis.
- 2) Leur longueur totale est de 215 km, elles comportent 301 stations, distantes de 548 m en moyenne.
- 3) 600 millions de tickets vendus/an.
- 4) La 1ère a été supprimée en 1991.
- 5) Ligne 9, le tour dure 2 heures.
- 6) Ces stations sont des stations fantômes invisibles au public, il en existe d'autres. Certaines ont été fermées, d'autres ont été construites mais jamais ouvertes au public.

BREVES

Innovations intelligentes

• Tramway + restaurant

À Helsinki, des bornes interactives installées dans les abris des stations de tramway permettent de réserver une place dans un restaurant situé à proximité d'un arrêt et de passer sa commande. L'écran tactile indique l'adresse du restaurant, permet de parcourir la carte et de composer son menu. Une fois la réservation faite, le client reçoit un SMS de confirmation sur son téléphone. Ainsi, le restaurant se fait connaître et peut optimiser son organisation (préparation des plats, service à table...). Quant aux clients, ils déjeuneront ou dîneront plus rapidement, recevront ensuite un message afin de recueillir leurs avis et suggestions et seront incités à revenir dans l'établissement par des promotions envoyées sur leur téléphone.

• Le bus à pédales

Aux Pays-Bas (où l'on trouve 1,1 vélo par habitant et où 26% des déplacements sont effectués à vélo), le fabricant Tolkamp Metaalspecials vient d'introduire l'autobus à pédale pour le transport scolaire. Au volant, un adulte qui assure le ramassage de 11 enfants de moins de 12 ans ; les « grands » donnent des coups de pédale, les « petits » regardent le paysage. Si la pente est trop forte, une assistance électrique est disponible. L'engin coûte 11 000 euros, c'est moins que l'aménagement de parkings autour des écoles. L'autobus à pédales élargit la panoplie traditionnelle « pédibus, vélobus » de l'accompagnement scolaire vertueux ; il est plus sécurisant, plus ludique et exige un seul adulte encadrant. Les commandes affluent des Pays-Bas, de Belgique et d'Allemagne (source : L'Age de Faire).

• Transport en milieu rural

Ardois est un petit village ardéchois de 1 100 habitants dont le seul commerce permanent est aujourd'hui est un dépôt de pain. En dehors d'un car scolaire qui part à l'aube et revient tard dans l'après-midi, aucun transport collectif régulier ne dessert la commune. Une association de covoiturage a vu le jour récemment, la Coccinelle : chaque mois, une douzaine de conducteurs bénévoles élaborent un planning qui est distribué aux personnes âgées et affiché en mairie. Les personnes non motorisées ou inaptes à la conduite peuvent ainsi se déplacer dans un rayon de 30 km pour faire leurs courses à Annonay ou Tournon, consulter un médecin, rencontrer des amis ou aller prendre un train. L'association assure une centaine de voyages par an et crée ainsi du lien social (source : La Croix).

BIEN DIT

✓ **Jean-Marc Jancovici**, dans La Tribune : « la maîtrise de l'énergie porte un nom : c'est l'augmentation programmée du prix de l'énergie. Or le PS propose à la fois des économies via des actions techniques (sur les logements), et des actions à la baisse sur le prix de l'énergie, comme la TIPP flottante. Mais le prix de l'énergie augmentera de toute façon, en raison des tensions sur l'offre. Moins on acceptera de majorer le prix de l'énergie par la fiscalité, et plus la hausse arrivera à l'occasion de chocs destructeurs. Le politique a donc juste le choix entre une bonne et une mauvaise manière d'organiser une hausse qui touchera aussi les classes moyennes et populaires, il ne faut pas se raconter d'histoires ».

✓ **Jean-Luc Moudenc**, ancien maire UMP de Toulouse, à propos de la LGV Bordeaux-Toulouse : « je déplore que le gouvernement cherche à faire des économies sur des dépenses d'investissement d'avenir qui vont dans le sens du développement durable et qui sont favorables à notre économie ».

MAL DIT

✗ **Thierry Lazaro**, député UMP du Nord : « si le canal Seine-Nord ne se fait pas, c'est la mort du transport fluvial français ». On a dit la même chose lors de l'abandon du canal Rhin-Rhône par le gouvernement Jospin en 1997 et, depuis cette date, le transport sur les fleuves s'est fortement développé...



TGV anti-panne en panne

Le TGV Iris 320 a pour fonction de prévenir les incidents qui peuvent survenir sur les LGV. La SNCF a invité récemment quelques journalistes à venir découvrir cette rame innovante et bourrée d'électronique. Le rendez-vous avait été fixé à la gare de Massy, pour un « essai » grandeur nature en direction du Mans. Mais le TGV anti-panne est lui-même tombé en panne du côté de Mâcon... Ça ne s'invente pas !

Alsace

- La FNAUT Alsace a réagi favorablement à l'abandon par l'Etat du Grand Contournement Ouest de Strasbourg qu'elle avait combattu : « il faut maintenant mettre en œuvre rapidement la taxe poids lourds, développer le ferroutage sur l'axe Anvers-Strasbourg-Bâle en utilisant le produit de cette taxe, et lutter contre l'autosolisme lors des déplacements pendulaires ». L'association réclame l'élaboration d'un Schéma régional des transports.
- La FNAUT Alsace s'est insurgée contre la réduction de 30% des services TER pendant les congés d'été. L'association n'était pas opposée à des aménagements, mais la Région a décidé des horaires sans la moindre concertation avec les usagers.

Aquitaine

- La FNAUT Aquitaine critique l'évolution tarifaire du TGV, qui tend à en faire un « train des riches ». Elle réclame une offre complémentaire par trains classiques, plus lente mais plus accessible financièrement.
- L'appel de l'association CODE Béarn pour l'abandon de la nouvelle route Poey-Oloron a été signé par 30 associations et 35 élus. CODE Béarn réclame la sécurisation de la RN 134 Pau-Oloron et des TER plus fréquents.
- Des militants du collectif Blaye-Bordeaux-Rail ont effectué un nettoyage de la ligne désaffectée Blaye - Saint-Mariens dont ils réclament la réouverture. Cette réouverture intéresse particulièrement les personnes âgées, les jeunes en difficulté ; un industriel du port de Blaye y est favorable.
- L'association Périgord Rail Plus, qui regroupe les usagers de la ligne Bordeaux-Périgueux, constate que « prendre le train est une vraie galère, tout est fait pour qu'on prenne la voiture, les scolaires sont les plus pénalisés » : trains supprimés ou en retard, voitures bondées, manque d'informations fiables. « Un jour que le train avait du retard, on nous a donné trois explications différentes : des travaux sur la ligne, un chevreuil qui s'était fait écraser, un arbre qui était tombé ; la prochaine fois, on nous dira que le train a été attaqué par des Indiens ».

Centre

- Lors d'une rencontre entre le président de la SNCF et les acteurs régionaux, Jean-François Troin a rappelé que la FNAUT refuse la réservation obligatoire sur les trains Intercités, la fermeture totale et prolongée des lignes en cas de travaux, les correspondances imposées dorénavant à Orléans sur l'itinéraire Tours-Orléans-Paris, les correspondances défectueuses entre TGV et TER à Tours. Si la ligne Paris-Chartres s'est améliorée, la ligne Paris-Tours reste « malade ».

Franche-Comté

- La FNAUT Franche-Comté déplore l'inadaptation des navettes entre les gares de Besançon-Viotte et Besançon-TGV : si les correspondances avec les TGV Paris-Mulhouse sont satisfaisantes, celles avec les TGV pour Lille, le Sud-ouest, l'Allemagne et la Suisse sont trop longues voire inacceptables. Un seul TGV Paris-Zurich quotidien dessert Besançon, dans un seul sens... L'association admet que ces navettes circulent sans contrôleur, comme les tramways ; elle considère par contre que la présence d'un contrôleur dans les TER reste nécessaire sur les lignes de montagne. L'association des usagers de l'agglomération bisontine AUTAB suggère le remplacement des navettes par un tram-train qui utiliserait ensuite les voies du tramway urbain, ce qui établirait une liaison directe entre Besançon-TGV et des quartiers urbains.

Rhône-Alpes

- L'ASURAIL, association savoyarde des usagers du rail, a été intégrée au groupe de travail transfrontalier sur la constitution du Forum d'agglomération franco-valdo-genevois.
- L'ADTC de Grenoble a salué les ambitions de Grenoble Alpes Métropole en matière de politique cyclable mais elle constate que la capacité de la future vélostation de la gare SNCF centrale est manifestement insuffisante, que la prise en compte des vélos dans le projet « tram E » laisse gravement à désirer (un tronçon de l'itinéraire sera équipé d'une « bande cyclable non marquée ») et que le financement des ouvrages de franchissement des grandes coupures urbaines (passerelles sur les rivières, voies ferrées et grandes voiries), qui étaient réclamés depuis des années et qui figurent enfin parmi les objectifs, n'est pas prévu. L'association craint que le vélo reste le parent pauvre des communes de banlieue.

Interrégional

- La FNAUT Alsace et la FNAUT Franche-Comté collaborent activement. Les deux associations se sont accordées sur le maintien impératif en « ligne d'aménagement du territoire » (trains TET) de la liaison Paris/Bâle actuellement limitée à Belfort, maintenue en observation sur 18 mois. Il en est de même pour l'ex-liaison Corail Strasbourg/Lyon devenue TER de Belfort à Lyon. Cette liaison TER interrégionale avec une moyenne de 860 voyageurs/jour démontre bien son intérêt dans le cadre de l'aménagement du territoire au-delà des nouvelles liaisons TGV.

Activités de la FNAUT

- La FNAUT a été consultée par le PREDIT sur les arbitrages voyageurs-fret sur le réseau ferré et sur la voirie urbaine, et par RFF sur l'amélioration de la sécurité aux passages à niveau.
- Anne-Sophie Trcera, Aymeric Gillaizeau, Gilles Laurent et Marc Debrincat ont répondu à une consultation de la Commission européenne sur la qualité des transports urbains.
- Anne-Sophie Trcera et Mélanie Chatelier (juriste stagiaire à la FNAUT) ont rencontré Jean-Pierre Teyssier, médiateur pour le secteur Tourisme-Voyage.
- Marc Debrincat, Anne-Sophie Trcera et Mélanie Chatelier ont rencontré Bernard Cieutat, médiateur de la SNCF. Ils ont demandé une amélioration de l'information des voyageurs verbalisés sur l'existence du Médiateur et de l'information des voyageurs durant la procédure de médiation.
- Lors du salon européen de la mobilité, qui s'est tenu à Paris en juin dernier, Marc Debrincat a animé une table-ronde sur l'information des voyageurs.
- Jean Lenoir et Marc Debrincat ont rencontré les responsables de la DGITM à propos des trains Intercités ; Thierry Marquet, directeur de la régulation à la SNCF ; et Gilles Cheval, directeur de la production des sillons à la Direction des Circulations Ferroviaires.
- Jean Sivardière a présenté le point de vue critique de la FNAUT sur le canal Seine-Nord lors d'une journée de formation organisée par le CEDIS.
- Gilles Laurent a participé à un séminaire de Keolis sur l'innovation.
- Jean Lenoir, Marc Debrincat et Christophe Verger-Lecoq ont rencontré Barbara Dalibard sur la régression des services TGV terminaux.
- Jean Sivardière a été reçu par François Poupard, directeur adjoint du cabinet de Frédéric Cuvillier, ministre des Transports.

Congrès 2012 de la FNAUT

Le 18ème congrès de la FNAUT aura lieu à Lons-le-Saunier les samedi 20 et dimanche 21 octobre.

Demandez au siège de la FNAUT (tél. 01 43 35 35 77, contact@fnaut.org) le dossier présentant le congrès et la fiche d'inscription.

fnaut infos- Bulletin mensuel d'information

Directeur de publication : Jean Sivardière
CPPAP n° 0913 G 88319 - Dépôt légal n° 207
ISSN 0983-172 X - Tirage : 1500 ex.
Imprimerie : Sipap-Oudin, 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, M° Pernety

tél. : 01 43 35 02 83 fax : 01 43 35 14 06
e-mail : contact@fnaut.fr
Internet : <http://www.fnaut.fr>
CCP : 10 752 87 W Paris

TER : LES ATOUTS DE LA CONCURRENCE

TER : La FNAUT refuse tout défaitisme et dogmatisme

Bien des solutions sont disponibles pour relancer le TER, menacé par la stagnation et même la régression. Parmi elles, l'ouverture à la concurrence (exploitation en délégation de service public) permet, comme le démontre sans appel l'exemple allemand, d'améliorer le rapport recettes/dépenses, d'éviter le cercle vicieux des transferts sur route et d'amorcer au contraire un cercle vertueux de développement du TER, d'économies d'énergie et de réduction des émissions de CO₂.

Le grand mérite de l'étude que nous publions ci-contre est d'apporter des chiffres précis pouvant servir de base à une réflexion sereine sur l'ouverture du TER à la concurrence et susceptible d'éliminer les attitudes défaitistes et les postures idéologiques ou électoralistes.

Bien entendu, la DSP n'est pas la panacée, elle n'aurait par définition aucune influence sur l'état des infrastructures puisqu'elle ne concerne que l'exploitation. Il n'en reste pas moins qu'elle peut jouer un rôle décisif, et les décideurs politiques qui la refusent tout en discourant sur la notion de service public portent une lourde responsabilité. En acceptant le monopole de la SNCF, ils maintiennent en effet un cercle vicieux bien connu sur les lignes fragiles : coût d'exploitation élevé du TER, investissement sacrifié, détérioration de l'offre, régression de la clientèle et des recettes, et finalement transfert sur route contre la volonté des usagers qui perçoivent généralement le car comme "le transport du pauvre".

Ces conservateurs s'enferment d'ailleurs dans des contradictions évidentes :

- ils acceptent la concurrence dans le transport urbain et protestent même quand la fusion Veolia-Transdev limite le nombre des opérateurs potentiels ;

- ils ne s'alarment guère de la concurrence train-car, quand ils ne la favorisent pas, et oublient que les services de cars de substitution font eux aussi l'objet d'appels d'offres.

Pourquoi refuser la concurrence sur le rail et l'accepter sur la route ? Ce dogmatisme est incohérent et mène à un gaspillage d'argent public qui perdure alors même que la demande du public est bien loin d'être satisfaite.

Jean Sivardière ■



Photo - Marc Debrincaat

En 2009 (FNAUT Infos n°182), la Cour des Comptes proposait de transférer massivement sur route les services TER afin de limiter la charge financière des régions. Cette perspective de régression du TER réapparaît aujourd'hui suite à l'aggravation des difficultés budgétaires des régions. La FNAUT a cependant montré que bien d'autres solutions peuvent être activées, en particulier l'ouverture du TER à la concurrence (FNAUT Infos n°181). Une étude proposée et réalisée récemment pour le PREDIT par les cabinets Beauvais Consultants, KCW et Rail Concept confirme ce point de vue : l'exploitation en délégation de service public permet d'éviter les transferts sur route, de développer le TER et d'économiser à la fois de l'énergie et de l'argent public. Cette conclusion rend d'autant plus incompréhensible l'attitude des opposants à la concurrence.

L'avenir du TER a déjà été discuté dans FNAUT Infos (n°181, 182, 187, 189, 197). L'alternance politique n'a pas supprimé, comme par miracle, les menaces qui pèsent sur cet avenir : la dégradation des infrastructures menace la pérennité de certaines lignes faute d'une intervention rapide de RFF (Alès-Bessèges, Bitche-Sarreguemines) ; et les transferts sur route en heures creuses se multiplient au point que les services ferroviaires deviennent minoritaires sur d'autres lignes (Bourg-Oyonnax).

Mais cette évolution n'est pas fatale. L'étude remarquable des cabinets Beauvais Consultants, KCW et Rail Concept, financée par l'ADEME et la Direction de l'Innovation et de la Recherche du ministère de l'Ecologie, publiée en mai 2012, le démontre sans ambiguïté et met en évidence le caractère trompeur des arguments de la Cour des Comptes.

Trois aspects de l'ouverture du TER à la concurrence ont été appréhendés :

- en Allemagne, le coût par train x km supporté par les autorités organisatrices

a-t-il augmenté ou baissé lors du passage d'une attribution directe à l'opérateur historique, la Deutsche Bahn, à une attribution après appel d'offres ?

- quel impact sur l'offre et la demande, la consommation d'énergie et les émissions de CO₂, peut-on attendre d'une ouverture du TER à la concurrence à l'échelle de la France entière ?

- enfin quel serait, dans le cas d'une ligne précise, la ligne périurbaine Colmar-Metzeral, l'impact sur les finances de la Région d'un recours à une délégation de service public ?

Alors que peu de données chiffrées sont disponibles pour éclairer les décideurs politiques, en raison notamment du caractère confidentiel des coûts d'exploitation du TER, cette étude a permis une estimation des coûts de production, des recettes et, par différence, de la subvention d'équilibre que la Région doit verser au transporteur. Elle a fourni aussi une estimation de l'impact de l'ouverture à la concurrence sur le bilan carbone du transport régional.



Par la loi du 27 décembre 1993, l'Etat fédéral allemand a fusionné la Deutsche Reichsbahn (qui opérait dans l'Allemagne de l'est) et la Deutsche Bundesbahn (qui opérait dans l'Allemagne de l'ouest) pour former la Deutsche Bahn (DB). En 1995, la compétence du transport régional de voyageurs est revenue aux Régions (Länder). Les Régions ont alors créé des autorités organisatrices de transport qui, à leur tour, ont signé des conventions avec la DB, conventions en attribution directe qui prévoyaient toutefois des clauses de mise en concurrence progressive.

En 1995, pour la première fois, 522.000 trains x km ont été attribués après appels d'offres. L'ouverture à la concurrence porte sur un volume qui a augmenté d'année en année : en 2010, les appels d'offres ont concerné 61,2 millions de trains x km. Les appels d'offres des premières années concernaient surtout les TER omnibus (Regional Bahn). Aujourd'hui, des TER rapides (Regional Express) et des RER urbains (Stadt-Schnellbahn) sont aussi mis en concurrence et les lots deviennent plus importants. Des remises en concurrence de services déjà attribués sont intervenues à partir de 2002.

Impact sur l'offre

Le volume total de la production (tous transporteurs confondus) est passé de 591 millions de trains x km en 2000 à 641 millions en 2011 (159 seulement en France), soit une augmentation de l'offre de 8,5 %.

En 2011, le marché du TER mis en concurrence en Allemagne concerne 37,1% du volume total, le reste est attribué directement à la DB. Sur les 238 millions de trains x km qui ont fait l'objet d'un appel d'offres, 154 millions ont été remportés par les concurrents de la DB, principalement Veolia-Transdev, FS Trenitalia (Arriva), HHA/BNEX, et SNCF (Keolis).

Au total, la DB cumule 403 millions de trains x km obtenus en attribution directe et 84 obtenus à la suite d'un appel d'offres soit un total de 487 millions, ce qui représente une part de marché de 76 %.

Impact sur la subvention et sur la fréquentation

Les Régions ont pu réduire leurs coûts de façon significative suite à la mise en concurrence des services ferroviaires. En effet, sur la base d'une analyse portant sur 96 attributions, la réduction du coût pour les autorités organisatrices oscille autour de 2,30 € par train x km, soit environ 25% du montant de la subvention qui était de 9,70 € par train x km (en moyenne pondérée) pour les contrats en attribution directe passés à la DB. Ce montant englobe le coût du matériel roulant et le coût de l'infrastructure. Ce dernier a fortement augmenté entre 2002 et 2009, il est aujourd'hui d'environ 4,30 € par train x km.

Les coûts de production ne sont pas communiqués par les opérateurs, mais seul le montant des subventions demandées intéresse les Régions.

Plus les lots sont importants, plus les économies que les collectivités réalisent sont grandes. Elles vont de 0,75 € par train x km en moyenne pour les lots de moins de 200 000 trains x km, à 2,80 € pour les lots de taille supérieure à 1 500 000 trains x km.

Quant à la fréquentation du TER allemand, qui était déjà bien supérieure au niveau observé aujourd'hui en France, elle est passée de 34,7 milliards de v x km en 1995 à 39,7 en 2003 et 47,9 en 2010 (source : Statistische Bundesamt (www.destatis.de)).

La délégation de service public est donc une démarche gagnant-gagnant. De 2002 à 2010 : offre +5%, subvention publique -10%, fréquentation +22%, énergie économisée, emploi cheminot sauvé.

Un cercle vertueux

Un cercle vertueux pourrait être généré en France par l'ouverture à la concurrence selon le schéma suivant :

- de cette ouverture, on attend une réduction des charges de l'exploitant par augmentation de sa productivité et réduction de sa marge bénéficiaire ;
- la réduction des charges de l'exploitant permet une augmentation du nombre de trains x km ;
- cette hausse de l'offre TER engendre une hausse du trafic ferroviaire, une baisse du trafic routier et une réduction de la consommation d'énergie et des émissions de gaz à effet de serre.

A cet enchaînement linéaire, s'ajoute une boucle de rétroaction positive qui fait que l'on peut effectivement parler de cercle vertueux. En effet, à l'augmentation du trafic TER correspond une hausse des recettes qui peut, à son tour, être utilisée pour renforcer l'offre.

Bien des mesures peuvent réduire les coûts sans pour autant réduire les salaires : augmentation de la polyvalence du personnel, hausse du temps annuel de conduite, réduction du nombre de circulations avec agent d'accompagnement, réduction des charges de structure, cadencement de la desserte, utilisation d'un matériel roulant plus homogène, adoption d'une signalisation adaptée aux lignes de faible trafic, mise en place d'une billetterie embarquée...

Deux scénarios ont été envisagés, le premier combine un nombre limité de ces mesures et le second correspond à un niveau de productivité significativement plus élevé.

Dans le premier scénario dit « - 10% », on suppose une baisse de 10% des coûts que le transporteur maîtrise (coûts hors matériel roulant et péages versés à RFF). Le coût de production passerait ainsi, en France, de 16,49 € par train x km à 14,84 € (en euros 2010).

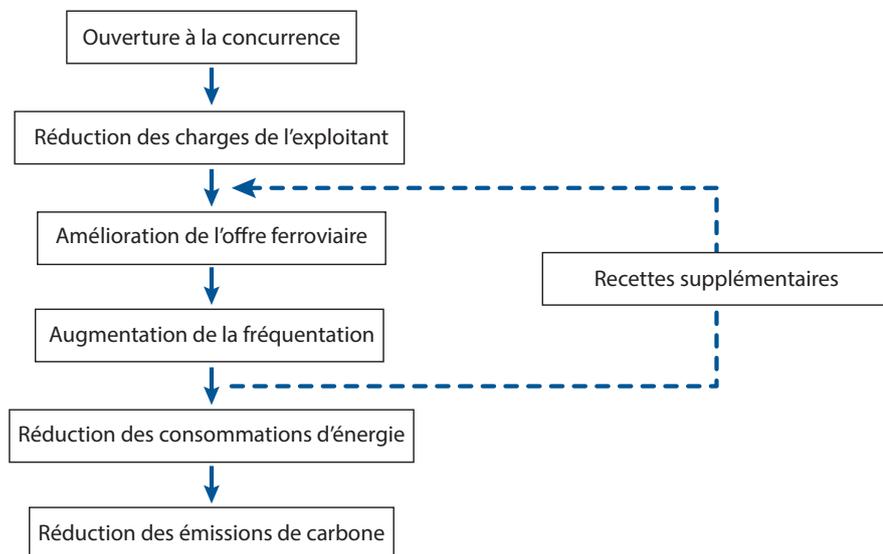
Dans le scénario dit « - 30% », l'ouverture à la concurrence est suivie d'une baisse de 30% des coûts dont le transporteur a la maîtrise. Le coût de production passerait de 16,49 € par train x km à 11,54 € par train x km.

Les autres hypothèses, simplifications, sont communes aux 2 scénarios :

- les Régions réinvestissent toutes les économies réalisées pour financer l'augmentation de l'offre ferroviaire ;
- l'élasticité de la demande (en voyageurs.km) par rapport à l'offre (en trains x km) est de 0,905 ;
- le trafic TER nouveau provient à 100 % d'un transfert depuis la voiture, non d'une hausse de la mobilité.

(suite page 3, colonne 2)

Le cercle vertueux du TER



Cette ligne périurbaine en antenne, à voie unique non électrifiée, est parcourue par 6 autorails X 73500 circulant en unité double. Pour une exploitation efficace, le périmètre d'une DSP limitée à cette ligne semble trop restreint, avec des charges élevées (atelier, charges de structure). Mais il est adapté à une expérimentation. En Allemagne, bien des conventions de cette taille ont été signées initialement.

Toutes les composantes significatives des postes de coût ont été chiffrées. A partir de l'horaire de la ligne en 2010, divers volumes ont été extraits : train.km, heures de roulement, besoin de véhicules, consommation d'énergie, prix des sillons. Les coûts et recettes aux conditions économiques du secteur ferroviaire en France ont été calculés sur cette base (les salaires ont été supposés inférieurs de 10% à ceux de la SNCF, mais un test a montré que c'est la productivité et non le niveau des salaires qui joue un rôle déterminant). Malgré la rareté des données financières disponibles pour le TER de la SNCF, les résultats donnent une vision approfondie de l'impact probable d'une mise du TER en DSP dans un marché concurrentiel peu ou pas développé, où les acteurs ne connaissent pas la totalité de leurs coûts, recettes et risques. Cependant les acteurs, pour la plupart sont internationaux, profiteraient de leur expérience dans les pays où ce marché existe.

Par rapport à l'offre réelle proposée par la SNCF en 2010, le coût du TER baisse de 23 % par la seule mise en DSP (il passe de 18 à 14 €/train.km). Deux scénarios ont alors été envisagés.

- L'offre n'est pas modifiée. Les recettes restent stables, la subvention publique passe de 2,95 à 1,99 millions d'euros (-32%) et le taux de couverture de 30% à 39% : dans cette hypothèse, la Région capte intégralement les gains de productivité de l'opérateur.

- Mais la Région peut décider de ne les capter qu'en partie. Si l'offre est entièrement cadencée et densifiée (+ 47% en train.km, c'est l'offre maximale compatible avec la capacité de la ligne), une nouvelle baisse de 16% du coût (qui passe de 18 à 11,7 €/train.km) peut être obtenue par l'opérateur. La subvention baisse alors de 26 % et le taux de couverture passe à 45,5%. Le développement de l'offre dans le cadre d'une DSP permet un coût d'exploitation de la ligne en baisse (- 5%) avec des recettes en hausse (+ 45 %).

Une densification importante de l'offre (+ 47%) peut donc être financée par une mise en DSP tout en allégeant la subvention régionale de 26 %.

Rappelons les données 2010 :

- des circulations ferroviaires TER totales de 159 millions de trains x km pour un coût de 3,39 milliards d'euros (soit 21,35 € par train x km, en moyenne) ;

- un coût de 3,4 milliards d'euros et des recettes (compensations comprises) de 1,35 soit, par différence, une subvention d'équilibre de 2,05 milliards d'euros ;

- une fréquentation du TER de 12,9 milliards de voyageurs x km (v.km).

Les variations des différents paramètres - offre, fréquentation, consommation d'énergie, émissions de CO₂ - ont été évaluées dans les deux scénarios « - 10% » et « - 30% ».

Coûts, offre et fréquentation du TER

Dans le scénario « - 10 % », le coût par train x km maîtrisable par l'exploitant est réduit de 1,65 € et passe donc (matériel et infrastructure compris) de 21,35 € à 19,70 €. Pour le même coût total, l'offre peut donc passer à 172,2 millions de trains x km soit une augmentation de 8,3 % par rapport à la situation actuelle. La fréquentation augmente de 7,6% soit 0,974 milliard de v.km supplémentaires.

De cette fréquentation supplémentaire résultent des recettes supplémentaires de 101,8 millions d'euros qui sont réinjectées dans l'augmentation de l'offre, et cette nouvelle augmentation de l'offre conduit à son tour à une augmentation de la fréquentation, et ainsi de suite. Au terme d'un calcul itératif, on obtient 1,59 milliard de v.km supplémentaires (offre + 14%, fréquentation + 12%).

Dans le scénario « - 30 % », le coût par train x km est réduit de 4,95 € et passe donc de 21,35 € à 16,40 €. Pour le même coût total, l'offre peut donc passer à 206,8 millions de trains x km soit une augmentation de 30,1 % par rapport à la situation actuelle. La fréquentation augmente alors de 27,3 % soit 3,515 milliards de v.km supplémentaires. De cette fréquentation supplémentaire résultent des recettes supplémentaires de 367,4 millions d'euros qui sont réinjectées dans l'augmentation de l'offre, et cette augmentation de l'offre conduit à son tour à une augmentation de la fréquentation, et ainsi de suite. Au terme d'un calcul itératif, on obtient 6,45 milliards de v.km supplémentaires (offre + 56%, fréquentation + 50%).

Sans augmenter la subvention d'équilibre qu'elles versent au transporteur, les Régions obtiennent donc une augmentation tout à fait remarquable de la fréquentation des TER de 12 % dans le scénario « - 10% » et de 50 % dans le scénario « - 30% ».

Consommation d'énergie et émissions de CO₂

Le trafic supplémentaire correspond essentiellement à un transfert modal de la voiture vers le train. Par suite, la consommation d'énergie et les émissions de CO₂ du transport ferroviaire vont augmenter, mais la consommation d'énergie et les émissions de CO₂ du transport routier vont diminuer.

La consommation du train est de 16,2 tep par voyageur x km, celle de la voiture de 40,4 tep, d'où une différence de 24,1 tep par voyageur x km. Dans les deux cas il s'agit de trajets régionaux, c'est-à-dire de 40 à 50 km.

Les émissions de CO₂ du train sont de 41,0 g eq CO₂ par voyageur x km et celles de la voiture de 125,8 g eq CO₂, d'où une différence de 84,8 g eq CO₂ par voyageur x km. Dans les deux cas, il s'agit, ici encore, de trajets régionaux.

Les bilans énergétiques et environnementaux de l'ouverture à la concurrence dans le transport régional ferroviaire de voyageurs ont pu être estimés, dans ces conditions, respectivement, à :

- 38,3 millions de tep et 134,4 teq CO₂ dans le scénario « - 10% » ;

- 155,6 millions de tep et 546,7 teq CO₂ dans le scénario « - 30% ».

Même dans le cas du scénario « -10% », le moins ambitieux, la réduction des émissions annuelles de CO₂ n'est pas négligeable, elle représente les émissions annuelles d'environ 15.000 Français. L'environnement n'est donc pas invoqué ici comme alibi.

Dans le cas du scénario « -30% », le plus ambitieux, de redéploiement de l'offre ferroviaire, la réduction des consommations d'énergie comme des émissions de CO₂ est 4 fois plus importante que dans le cas du scénario le moins ambitieux. Les émissions de CO₂ évitées correspondent aux émissions d'une agglomération de la taille de Colmar ou Chartres.

Dans les deux cas, le coût à la tonne de CO₂ économisée est nul puisqu'on a raisonné, par hypothèse, à budget régional constant.

Les résultats de la modélisation précédente ont été précisés par une simulation de nature très différente portant sur le cas de la ligne Colmar-Metzeral (voir encadré) : l'abaissement possible du coût du train.km ne fait plus l'objet d'une hypothèse (- 10% ou - 30%) mais il est calculé à partir de données concrètes ; c'est au contraire l'offre qui fait l'objet d'une hypothèse et l'évolution du montant de la subvention publique est alors constatée.

L'OUVERTURE DU SECTEUR FERROVIAIRE

À LA CONCURRENCE ET LES DROITS DES VOYAGEURS

Objet de nombreux rapports et débats, l'ouverture du rail à la concurrence a été rarement traitée sous l'angle des droits des voyageurs. Nous résumons ci-dessous une étude de Marc Debrincat, Jean Lenoir et Audrey Peniguel menée récemment avec le soutien financier de la DGITM.

L'ouverture à la concurrence des services intérieurs peut se faire « par le marché » (des opérateurs offrent leurs services sur un même itinéraire aux voyageurs qui les départagent, comme en aérien) ou « pour le marché » par concurrence préalable pour l'attribution du marché par une autorité organisatrice (délégation de service public). Le premier service sur le réseau français et relevant de l'« open access » international est, depuis le 11-12-2011, la liaison nocturne Paris-Milan-Venise exploitée par Thello.

● L'information horaire et tarifaire

Hors liaisons internationales relevant de l'open access et face à la multiplicité potentielle des opérateurs, un « guichet unique » doit fournir une information horaire et tarifaire complète, multimodale et multi-opérateurs, quel que soit l'opérateur auquel on s'adresse et quels que soient les canaux d'information.

L'information imprimée peut être synthétique, mais doit rester globale et accessible sur tout le territoire national.

L'Union européenne a pour objectif un système de libre accès et de transparence pour les informations horaires. Mais il faut que ces données puissent être globalisées par un ou des systèmes d'information multimodaux afin de gagner en visibilité et cohérence.

Pour l'information horaire, les nouveaux exploitants ferroviaires doivent pouvoir s'insérer dans les dispositifs existants, notamment les guides et sites d'information TER. C'est le rôle des régions et de l'Etat d'y veiller.

Des dispositions législatives sur l'information tarifaire doivent être élaborées et reprises par les conventions, ou par les seuls opérateurs en l'absence d'autorité organisatrice.

● Les tarifs

Les tarifs sociaux (abonnements de travail, réductions pour familles nombreuses, aller-retour populaire,...) sont créés par des textes réglementaires ou législatifs et permettent l'accès à des réductions sous certaines conditions.

Les tarifs conventionnés sont issus d'accords contractuels entre l'Etat et la SNCF afin de mettre en place des tarifs à visée sociale. A ce titre, on peut citer la carte Enfant Famille et les tarifs pour les militaires. Le champ de la carte Enfant Famille doit être étendu à tous les trains SNCF et à tous les opérateurs.

Le système tarifaire actuel ne concerne que la SNCF, il doit être maintenu et étendu aux nouveaux opérateurs.

- TER : tarif kilométrique dégressif homologué, tarifs sociaux et conventionnés nationaux, tarifs régionaux.

- Intercités à accès libre : prix kilométrique dégressif homologué, tarifs sociaux et conventionnés nationaux.

- TGV et Intercités à réservation obligatoire : prix de marché encadrés et prix maximaux homologués, tarifs sociaux et conventionnés nationaux.

● La distribution

Elle doit être intégrée et interopérable : un seul billet doit couvrir les voyages les plus complexes avec correspondances et emprunt de plusieurs types de trains (nationaux ou régionaux), qu'un ou plusieurs opérateurs ferroviaires soient concernés. La vente des billets à bord des trains pourrait être développée.

Un règlement européen impose, à terme, la normalisation des données relatives aux horaires et aux prix. Les principales informations nécessaires à la réservation et à l'émission de billets seraient interopérables et pourraient être échangées entre les entreprises ferroviaires dans toute l'Union européenne et entre les vendeurs de billets.

En dehors de l'open access international, la distribution doit relever du principe du guichet unique, qui doit être organisé par les conventions pour les relations TER et Intercités, par la loi pour les autres relations intérieures.

● La qualité de service

Elle est attendue en gare, à bord des trains et en cas de situation perturbée. Mais c'est surtout une amélioration rapide de la ponctualité qui est réclamée, même si celle-ci ne dépend que partiellement de l'opérateur ferroviaire. L'amélioration de la transparence et de la pertinence des baromètres de ponctualité est également souhaitée.

Les dispositions prises au préalable par les opérateurs pour l'assistance aux voyageurs (modalités, portée) devront être étudiées de près ; des accords entre opérateurs sont souhaitables.

● L'après-vente

L'indemnisation des retards doit être généralisée à l'ensemble des types de voyages ferroviaires et à tous les opérateurs ferroviaires. L'article 2 du règlement européen 1371/2007 autorisant les Etats à différer l'application des dispositions les plus protectrices des droits des voyageurs (notamment sur l'indemnisation des retards) doit être modifié.

Le rôle nécessaire de l'Etat

Il y a déjà plusieurs années que la FNAUT a fait connaître son intérêt pour une introduction de la concurrence dans le secteur ferroviaire intérieur (trains TER et Intercités), sous condition que les attentes des voyageurs soient réellement prises en compte.

- La concurrence doit être ouverte « pour le marché ». Une modification des dispositions du code des transports (ex-LOTI) relatives au monopole de la SNCF est un préalable.

- L'Etat doit se positionner comme autorité organisatrice pour l'ensemble des dessertes ferroviaires intérieures hors TER et imposer une coordination des différents niveaux de service, qu'il s'agisse de services conventionnés ou non (arrêts, correspondances, fréquences, amplitude horaire).

- Un cahier des charges (qualité de service, offre minimale) doit être défini par l'Etat, surtout pour le marché non conventionné, imposant des accords entre opérateurs pour la réciprocité ou la compatibilité de la distribution.

- La solution du « guichet unique » au sens large (gare, téléphone, internet), multi-opérateurs et multi-modes, pour l'information et la vente à l'échelle de l'ensemble du réseau, est indispensable. Une compréhension globale de l'offre est nécessaire aux voyageurs (une carte des dessertes ferroviaires ou une explication générale du système tarifaire sont difficiles à trouver).

- Le système actuel d'encadrement ou de fixation des prix, qu'il s'agisse du barème kilométrique homologué (TER et Intercités sans réservation), des prix de marché (Intercités avec réservation et TGV), des tarifs régionaux ou des tarifs sociaux, doit pouvoir être appliqué aux nouveaux entrants.

- Des comités de lignes rassemblant les opérateurs, les autorités organisatrices, RFF et les représentants des voyageurs, doivent être mis en place pour l'ensemble des relations.

- La médiation pour le traitement des litiges individuels doit être généralisée à tous les opérateurs.

Conclusion

Selon un sondage récent, la concurrence est perçue comme pouvant avoir un effet favorable sur la consistance de l'offre, les tarifs et la qualité de service.

Une meilleure prise en compte des droits des voyageurs, au niveau juridique et par les « nouveaux entrants », pourrait contribuer au maintien de la confiance dans le transport ferroviaire et, par suite, au développement du report modal. Idéalement, la concurrence doit se faire sur les services et participer à leur amélioration.

Guillaume Sainteny, professeur de développement durable à Sciences Po et à Polytechnique : « la baisse des taxes sur les carburants fossiles est contradictoire avec le plan Montebourg, qui veut promouvoir les véhicules sobres en énergie ; elle n'est pas socialement ciblée, donc tout le monde en profite, y compris ceux qui roulent en Ferrari ; le plan Montebourg augmente les dépenses de l'Etat, la baisse de la TICPE diminue les recettes ; on ne peut pas à la fois ériger en priorité politique la « transition énergétique » et la retarder en diminuant la fiscalité des énergies fossiles ; la hausse du prix de l'essence oriente les efforts de recherche et développement des constructeurs vers la réduction de la consommation de carburant et c'est au bout du compte le consommateur qui en profite ». Il cite l'exemple allemand (ci-dessous) et souligne le caractère crucial d'un signal-prix constant dans la durée, car l'ampleur des changements de comportements des consommateurs et des entreprises augmente avec le temps.

Le bon exemple

Le gouvernement Schröder (1998-2005) avait décidé d'augmenter la taxation de l'essence et du gazole de trois centimes d'euro par litre par an pendant cinq ans. Les consommateurs le savaient, les constructeurs aussi. Grâce à ce signal, chacun a adapté son comportement sur le long terme. Le gouvernement a gagné sur tous les tableaux. Les recettes issues de la fiscalité de l'énergie ont crû de 35% entre 1998 et 2009, elles sont passées de 34 à 46 milliards d'euros alors qu'elles sont restées stables en France, à 24 milliards d'euros. En Allemagne, ce surplus de recettes fiscales a permis d'alléger les charges sociales sur le travail. Et la consommation finale d'énergie fossile y a diminué de 10%.

Contraste affligeant

Chantal Jouanno, sénatrice UMP et ancienne ministre de l'Ecologie, s'est insurgée contre la baisse des taxes sur les carburants, « une mesure financièrement coûteuse, économiquement inefficace et écologiquement absurde ».

Delphine Batho, actuelle ministre de l'Ecologie, soutient le projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes, car il répond à un « besoin ». Quand RMC lui demande si elle trouve normal que le kérosène consommé par les avions ne soit pas taxé, elle évoque « la situation difficile d'Air France, qu'il ne faut pas fragiliser davantage ». Elle n'a pas protesté contre la baisse des taxes sur les carburants. Mais « elle veut des progrès écologiques irréversibles ».

PRIX DES CARBURANTS : UNE ERREUR GRAVE

Dès qu'il s'agit d'automobile, le gouvernement Ayrault tombe décidément dans tous les pièges. Déjà, au lieu d'anticiper sur le déclin inéluctable des ventes automobiles et de préparer la reconversion de la filière, le plan Montebourg s'est focalisé sur la voiture électrique comme s'il s'agissait de la solution miracle alors que son créneau est étroit (FNAUT Infos n°198) : l'Etat va subventionner les constructeurs pour qu'ils la mettent au point, puis les consommateurs pour qu'ils l'achètent...

Quant à la baisse de la fiscalité des carburants décidée plus récemment pour des raisons purement politiques (il fallait tenir une promesse électorale irréflectible de François Hollande), c'est une mesure à la fois coûteuse, inutile, injuste, incohérente, anti-pédagogique et injustifiée. La FNAUT a été la seule association nationale de consommateurs à la condamner explicitement.

- Elle coûtera 300 millions d'euros à l'Etat, somme nécessaire au lancement du 3ème appel à projets relatif aux tramways et bus en site propre des villes de province (une autre promesse de François Hollande, non tenue à ce jour) ou deux fois le déficit annuel des trains Intercités (qui ne se développent pas faute d'un engagement financier sérieux de l'Etat, leur autorité organisatrice depuis 2010). Or, comme disait Alfred Sauvy, « il n'y a qu'une caisse et on ne dépense son argent qu'une fois ».

- Provisoire (trois mois) et d'un impact marginal (3 centimes par litre), elle ne constitue qu'un « petit cadeau » démagogique non ciblé, dont tous les automobilistes bénéficieront, à commencer par les 80% d'entre eux pour qui les prix actuels restent tolérables. Une faible hausse du prix du pétrole suffira à l'annuler.

- Une hausse des impôts devra compenser ce gaspillage d'argent public, sauf à sacrifier des dépenses d'intérêt général. Mesure injuste, la baisse des taxes risque ainsi de priver les plus pauvres, non motorisés, de transports collectifs adaptés à leurs besoins.

- Il est incohérent de chercher à réduire la consommation de pétrole en renforçant le bonus-malus à l'achat des voitures neuves puis, un mois plus tard et à la veille de la conférence environnementale qui doit promouvoir les économies d'énergie, de la subventionner. Il fallait au contraire augmenter les taxes sur le gazole, émetteur de particules fines dont l'OMS vient de confirmer le caractère cancérigène.

- Le prix des carburants en France n'a rien d'insoutenable : il est inférieur de 10 centimes par litre à sa valeur moyenne dans l'Europe des 27 (le litre de gazole coûte 1,54 euros en Allemagne, 1,71 en Italie et 1,76 en Grande-Bretagne). L'économiste Jean-Marie Beauvais a montré que, depuis 1970, le coût réel du carburant consommé

dans un déplacement de 100 km a diminué d'un facteur 2,5 : le salaire minimum a augmenté 3 fois plus vite que le prix des carburants, et le poids de la fiscalité dans ce prix a fortement diminué, il est passé de 75% environ à 57% pour l'essence et 47% pour le gazole.

- Enfin il est anti-pédagogique et trompeur de nier, à travers cette mesure court-termiste, que la hausse du prix du pétrole est un phénomène structurel et pas seulement conjoncturel, et d'endormir le consommateur, de chercher à le « rassurer » au lieu de le responsabiliser, en validant un « droit acquis » au carburant bon marché, comme l'a fait Pierre Moscovici en déclarant : « il n'est pas question que les prix des carburants continuent d'augmenter ».



Le rôle de l'Etat est de provoquer des changements de comportement. Les possibilités sont nombreuses :

- lancer une grande campagne d'information sur l'éco-conduite, sur le modèle des campagnes de sécurité routière (deux heures d'apprentissage suffisent pour réduire de 10% sa consommation de carburant) ;

- abaisser les vitesses maximales autorisées à 120 km/h sur les autoroutes (comme en Belgique, Espagne, Finlande, Grèce, Irlande, Pays-Bas, Portugal, Suède, Suisse et sur de nombreuses sections en Allemagne), 100 km/h sur les voies express et 80 km/h sur les routes ordinaires ;

- favoriser l'intermodalité train-voiture pour réduire la longueur des parcours automobiles ;

- faire mieux connaître la prime transport, instaurée sur l'ensemble du territoire en 2009, qui permet à un salarié de se faire rembourser par l'employeur la moitié du prix de l'abonnement domicile-travail ou, sous conditions, une partie de ses frais de déplacement en voiture.

Enfin l'Etat doit aussi, pour réduire peu à peu la dépendance automobile, préparer un vaste plan, créateur d'emplois pérennes, de développement des transports collectifs entre banlieues des grandes villes et dans les zones périurbaines et rurales, où vivent de nombreux automobilistes à faible pouvoir d'achat captifs de leur véhicule, encourager le télétravail et favoriser la densification de l'habitat autour des transports collectifs.

Guidon d'or et clou rouillé

Lors de sa dernière assemblée générale, la Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUB), qui regroupe 180 associations, a décerné son Guidon d'or à l'Atelier des Mobilités Modernes de Blanquefort (15 000 habitants, Gironde) et son Clou rouillé à la communauté d'agglomération de Dieppe (35 000 habitants, Seine-Maritime).

Créé sous statut de régie municipale, l'Atelier des Mobilités Modernes de Blanquefort est une structure participative d'aide à la réparation associée à un recyclage de vieux vélos et à la location. Était également nommée la ville d'Asnières-sur-Seine, qui a généralisé les zones 30 et les doubles sens cyclables sur l'ensemble de sa voirie après avoir longtemps ignoré le vélo.

L'agglomération de Dieppe avait, avant 2007, timidement incité à la pratique du vélo. Les nouveaux élus ont fait marche arrière : retrait de financement à un loueur de vélos associatif, création d'un couloir de bus trop étroit pour accueillir les vélos, rénovations de rues sans y intégrer d'aménagements cyclables (non-respect de la loi LAURE). Rien n'est fait pour aménager l'avenue censée s'intégrer dans la voie verte « Londres-Paris ».

Ont également été nommées la ville de Nîmes (Gard), littéralement dévorée par la voiture et traversée par la Nationale 113, et la ville de Lunel (Hérault) pour des aménagements cyclables rares et totalement inadaptés, souvent réduits à des traits de peinture blanche sur des trottoirs.

Vélo et santé

La ville de Strasbourg va mettre gratuitement des vélos à la disposition des malades ayant reçu une prescription médicale. Les personnes ciblées sont diabétiques, obèses ou ont trop de cholestérol ou de tension artérielle. Une cinquantaine de médecins participera à cette expérience innovante.

Le vélo en périurbain

Selon la FUB, à trop focaliser la réflexion et les initiatives sur les problèmes de déplacement en centre-ville, on a laissé s'accroître les difficultés dans les zones périurbaines. Les cyclistes y sont devenus fort rares alors que dans les années 1960, ils étaient plus nombreux à y circuler que dans les centres-villes envahis par une circulation automobile massive. Les avantages du vélo ne se limitent pas aux centres urbains denses. Sur les territoires périurbains aujourd'hui façonnés par l'automobile, où les transports collectifs sont encore peu performants, voire absents, le

vélo peut contribuer à améliorer la mobilité : de l'espace est disponible pour les aménagements cyclables car la voirie est souvent surdimensionnée ; on peut organiser le rabattement et le stationnement vélo sur les axes de transports collectifs et les gares (on lira avec intérêt l'article de Frédéric Héran publié dans *Vélocité*, revue de la FUB, n°115, mars-avril 2012).

Vélib' exemple vertueux

Le dispositif parisien de vélo en libre service (VLS) Vélib', copié sur le Vélov' de Lyon, a fêté ses 5 ans. Il est géré, en échange de la pose de 1 600 panneaux publicitaires, par la société JC-Decaux qui a aussi équipé Lyon, Vienne (Autriche), Bruxelles, Toyama (Japon) et Brisbane (Australie).

La ville de Paris est devenue le leader mondial du VLS : 23 000 vélos (4 500 à Lyon, 1 700 à Nice), 1 700 stations, 224 000 abonnés à l'année et déjà 130 millions de locations. En 5 ans, le nombre des cyclistes parisiens a augmenté de 41% ; 3% des véhicules en circulation sur la voirie sont des vélos et, parmi eux, 40% sont des Vélib' ; en 2014, 700 km de voies cyclables seront à la disposition des cyclistes.

Cyclopusse

Lancé en 2007 à Villeurbanne par la Ville et une association locale de services, l'AREFO, ce taxi utilisant un tricycle écologique s'adresse aux personnes âgées souhaitant effectuer des déplacements de proximité. Des étudiants de l'INSA viennent de mettre au point un cyclo-pousse de deuxième génération, plus sûr et plus confortable.

Stationnement des vélos

À compter du 1er janvier 2012, l'obligation de concevoir des espaces de stationnement dédiés aux vélos s'est étendue à tous les bâtiments neufs à usage principal d'habitation ou de bureaux. À compter du 1er janvier 2015, les propriétaires et locataires de locaux à usage tertiaire auront trois ans pour mettre en conformité tous les bâtiments à usage principal de bureaux existants.

La FUB, qui a attiré de longue date l'attention sur le problème crucial du stationnement dans les immeubles, a donc publié un guide technique destiné à tout professionnel de l'immobilier, maître d'ouvrage, maître d'œuvre, architecte, promoteur, constructeur, bailleur social ou privé confronté au respect de ces obligations nouvelles (52 pages, 15 euros, bon de commande téléchargeable sur : www.fubicy.org).

La FNAUT, qui n'a pas été invitée à la récente Conférence environnementale des 14-15 septembre alors qu'elle l'avait été au Grenelle de l'environnement, a déploré le quasi-silence du gouvernement sur l'enjeu des transports : aucune proposition ou décision concrète concernant le transport collectif, les aménagements cyclables, le transport du fret, l'étalement urbain ou la fiscalité écologique des transports.

Le secteur des transports absorbe plus de la moitié du pétrole importé et il est responsable de 26% des émissions nationales de gaz à effet de serre, de nombreuses nuisances locales et de la catastrophe sanitaire engendrée par les émissions de carburant diesel. Comment peut-on dès lors parler de « rupture avec le tout-pétrole », de « santé environnementale » ou d'« excellence écologique » en l'ignorant ?

Certes le Premier ministre a souhaité que, dans dix ans, des voitures consommant 2 litres/100 km soient mises sur le marché, mais tout dépendra des constructeurs automobiles et non de l'Etat, et, pas plus que la voiture électrique, la voiture sobre ne permettra de limiter les embouteillages.

Il est illusoire de croire que la transition énergétique se fera seulement par des progrès technologiques. Des changements de comportements des consommateurs et des entreprises sont incontournables et ils doivent être encouragés par la politique de l'Etat : aménagement du territoire et fiscalité. Plafonner à 7%, au lieu de 10%, le taux d'incorporation des agocarburants dans les carburants routiers et abaisser de 5 g CO2/km le seuil d'imposition du malus lors de l'achat d'un véhicule neuf (après avoir abaissé les taxes sur les carburants...) ne suffit pas. La FNAUT rappelle donc ses demandes :

- lancement d'un grand programme de développement des transports collectifs urbains et ferroviaires (voyageurs et fret), et d'aménagements cyclables ;

- abandon des projets d'infrastructures manifestement inutiles, qui prolongent notre dépendance au pétrole et détruisent l'environnement (autoroutes, aéroport de Notre-Dame-des-Landes) ;

- remise en cause de l'autorisation de circulation des poids lourds de 44 tonnes, accordée de manière irréflective par le précédent gouvernement ;

- densification de l'habitat autour du transport collectif urbain et périurbain ;

- suppression des niches fiscales nocives pour l'environnement (sous-taxation du gazole responsable de la dieselisation du parc automobile, ...).

Canal suspendu

Face à la difficulté de monter le partenariat public-privé relatif au canal Seine-Nord, le gouvernement a suspendu ce projet critiqué de longue date par la FNAUT car il n'était justifié que par des slogans (FNAUT Infos n°159 et 188). Selon Bouygues Construction, le canal ne coûterait pas 4,3 milliards d'euros comme annoncé par Voies Navigables de France, mais « 5 ou 6 ».

Une euphorie prématurée

Selon la ministre de l'Écologie Delphine Batho, « la conférence environnementale a marqué une rupture » ; Pascal Durand, nouveau secrétaire national d'Europe Écologie/les Verts, a affirmé que « tous les écologistes pourraient signer des deux mains le discours du Président de la République » et Nicolas Hulot a salué « un véritable tournant écologique » ! Pour les transports, on en est bien loin : cela aurait été le cas si le Premier ministre avait annoncé, en terminant son long discours, l'abandon de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes qu'il défend contre tout bon-sens.

Les Bleus prennent l'avion

Nicolas Sarkozy et François Fillon prenaient l'avion pour faire 200 km, les Bleus suivent ce mauvais exemple. En mai dernier, après un match contre l'Islande, ils ont décollé à 1h du matin de Valenciennes pour le Touquet, mais l'avion a dû faire demi-tour en raison de la brume. Selon leur entraîneur Laurent Blanc : « en bus, il faut 2h45 pour faire Valenciennes - Le Touquet ; dans un stage de préparation, il faut privilégier la récupération ». D'où pour lui, ce choix de l'avion pour arriver au plus vite au Touquet, après le match. Les Bleus ont repris l'avion le lendemain. « C'était mouvementé, a poursuivi Laurent Blanc, mais il y a des choses bien plus graves ». Il ne parlait pas de la planète, les Bleus s'en moquent.

Adjectifs inévitables

Si vous prenez la parole dans un colloque, choisissez bien vos adjectifs. La périurbanisation est toujours galopante ou dévorante, la privatisation rampante, la directive ultralibérale, la fermeture des petites voies ferrées inéluctable, la nouvelle infrastructure impactante, la concurrence frontale, la délocalisation sauvage, le péage urbain inéquitable, la place de la voiture irréversible, la voiture électrique incontournable, l'audit indépendant, l'exploitation robuste, le débat clivant, l'intervention ciblée, l'auto-route indispensable, le désenclavement urgent, l'écologie punitive, la politique de sécurité routière répressive, l'orientation stratégique, l'enjeu majeur, la démarche innovante, l'innovation prometteuse, la dette souveraine et, bien sûr, le prix du pétrole volatil et celui de l'essence insoutenable.

BREVES

Perdu en gare ?

Se repérer en pleine gare ? Arriver à la dernière minute dans une gare inconnue ? Gares360 permet dorénavant de préparer sereinement son passage en gare. Le site Internet et l'application Smartphone lancés par la SNCF proposent des visites virtuelles guidées de 39 gares françaises pour se repérer sans difficultés. A terme, 52 gares devraient être visibles en un simple clic.

BIEN DIT

- ✓ **Bernhard Wewers**, président du BAG-SPNV, association de 27 autorités organisatrices allemandes de transport régional : « la concurrence n'est pas un but mais un outil pour améliorer la qualité des services et renforcer l'emploi ».
- ✓ **Bruno Le Maire**, ancien ministre UMP, qualifie la baisse des taxes sur l'essence de « petite mesure coûteuse pour l'État et peu efficace pour le consommateur ». Philippe Marini, sénateur UMP, président de la Commission des Finances, parle de « démagogie postélectorale ».

Innovations variées

- Rio Tinto, groupe minier anglo-australien, va mettre en place des trains sans conducteur pour l'acheminement de son minerai de fer vers les ports de l'Australie occidentale. Ce sera une première mondiale pour des transports de produits lourds à longue distance. Les premiers trains automatiques entreront en service en 2014 et l'investissement est estimé à 385 millions d'euros.
- La Finlande teste le prototype d'avion à siège unique, le FlyNano. Cet appareil ultraléger (70 kilos), entièrement fabriqué en fibre de carbone, décolle et atterrit sur l'eau. D'une envergure de près de 5 m, il peut voler jusqu'à une vitesse de 140 km/h et dispose d'une autonomie de 70 km. Une version électrique sera disponible au prix de 27 000 euros.

• A Ungersheim, commune alsacienne de 2 000 habitants, les enfants vont à l'école en calèche tirée par un cheval de trait (sur le « cheval territorial », voir aussi FNAUT Infos n°162,169,181). Le cheval a été acheté pour 5 000 euros par la commune, un second cheval va l'être, afin de limiter les embouteillages aux abords de l'école. En dehors des heures de transport scolaire, le cheval, dénommé Richelieu, est attelé à une citerne à eau et utilisé pour l'arrosage des espaces verts (source : L'Age de Faire).

BÉTISIER

✗ **Gilbert Collard**, député FN : « avec sa mesurette, le gouvernement veut nous ramener à la charrette, on va être étonnés par le prix de l'essence, on va peut-être revenir au cheval ».

MAL DIT

✗ **François Pinte**, président de l'UMP de Loire-Atlantique, demande que la région Pays de la Loire renonce à la part de la TICPE régionale afin d'abaisser encore le prix des carburants. Il a oublié que Nicolas Sarkozy avait refusé de baisser la TIPP lors de la montée du prix du pétrole en 2008.

Rêveries malgré la crise

Les propos lyriques de Jean-François Gendron, président de la CCI de Nantes - Saint-Nazaire, illustrent parfaitement les rêveries, coûteuses, des promoteurs de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes : « j'aimerais rappeler encore une fois ce que représente l'aéroport pour notre territoire métropolitain, pour le Grand Ouest, pour les générations futures. Soyons fiers de notre métropole dynamique dans une économie mondialisée, qui tisse des liens de plus en plus forts avec le reste de la planète pour le plus grand profit de son développement, de la richesse et des emplois créés en son sein. Les rêves d'aujourd'hui fécondent les réalités de demain, mais heureusement ce n'est plus un rêve ».



Illustration : Andy Singer

Stationnement gênant

Un corbillard, mal garé dans le centre de Toulouse, a été conduit à la fourrière avec le cercueil et... le défunt. Le véhicule ne portait aucun signe distinctif. Pendant deux heures, la police a cherché en vain à prévenir la société propriétaire du véhicule, identifiée par son immatriculation. Le chauffeur se rendait de Lyon au Portugal, où le corps devait être inhumé. Il avait fait une halte pour passer la nuit dans un hôtel de Toulouse. Ne retrouvant pas son véhicule là où il l'avait garé, il avait signalé sa disparition au commissariat en indiquant qu'il y avait un cercueil à l'intérieur. Il a récupéré le fourgon mais a dû s'acquitter de 35 euros d'amende pour stationnement gênant et 90 euros pour frais de fourrière.

Basse-Normandie

- L'Association pour la Défense et la promotion de la ligne Caen-Rennes a obtenu, au bout de 10 ans d'interventions, la modernisation de la gare de Lison, aujourd'hui terminée, et même de sa passerelle : des ascenseurs seront mis à la disposition des voyageurs en... 2014. L'association rappelle qu'il existe encore, sur divers tronçons de la ligne, des rails datant de 1911 qui sont responsables de ralentissements des trains ; que la gare de Coutances n'est pas chauffée et que son parking est toujours saturé. Elle réclame l'électrification de la section Coutances - Sant-Lô et le prolongement de services Caen-Coutances jusqu'à Granville par le raccordement nord de Folligny, toujours inutilisé depuis l'achèvement de sa construction en 2011.
- L'ADPCR, l'Union des Usagers Paris-Cherbourg (UDUPC), le Réseau Vert de Basse-Normandie (RVBN), l'Association des Usagers de la gare de Bernay (UGB) et la FNAUT ont obtenu, avec le soutien des élus, l'abandon par la SNCF du projet de réservation obligatoire sur les trains Intercités Paris-Cherbourg.
- L'ADPCR a obtenu du Conseil général de la Manche une amélioration des correspondances entre les trains et les cars départementaux Maneo dans les principales gares. Mais elle déplore la suppression de la ligne Saint-Hilaire du Harcouet-Vire, qui offrait aux habitants du Sud Manche un accès à la ligne Paris-Granville.

Ile-de-France

- L'AUT Ile-de-France a approuvé le dézonage du pass Navigo pendant les week-ends, ainsi que l'instauration du « complément de parcours ». Selon sa présidente Simone Bigorgne, « il y aura moins de bouchons sur les routes le dimanche soir et les familles qui ont des petits moyens pourront enfin partir en week-end dans la région ». L'AUT est par contre hostile à l'instauration d'un tarif unique en Ile-de-France : « la première attente des Franciliens réside dans la densité de l'offre et dans la qualité de service, qu'ils jugent médiocres ; l'urgence est la modernisation des réseaux ».
- Quant à la suppression de la gratuité des transports en commun pour les personnes handicapées et âgées à faible revenu, l'AUT a estimé que cette mesure n'était pas scandaleuse, mais elle a estimé que le seuil de revenu aurait dû être relevé à 1 000 euros.
- L'AUT a réagi favorablement à l'annonce d'une commande de 70 rames Alstom qui seront affectées au RER A en 2017 et s'ajouteront aux 60 rames qui

seront mises en service en 2014. C'est le résultat d'une pétition lancée en 2008 par l'AUT pour dénoncer la dégradation des conditions de transport sur le RER A et exiger l'achat de matériel supplémentaire : 10 000 signatures avaient été rassemblées en quelques jours.

Pays de la Loire

- L'ANDE de Nantes propose une mise en réseau des lignes de tramway de Nantes, en suivant l'exemple du réseau de Strasbourg « afin de remettre la voiture à sa juste place ».
- L'association vendéenne des usagers des transports AUT 85 continue à réclamer la réouverture de la ligne Fontenay-le-Comte - Niort, les services de bus ne convenant pas aux usagers. L'Etat et la Région s'étaient en effet engagés en ce sens en 2007.
- La FNAUT Pays-de-la-Loire s'étonne qu'on puisse trouver de l'argent pour moderniser la route Nantes-Challans, mais pas pour moderniser la voie ferrée Nantes - Challans - Saint-Gilles-Croix-de-Vie, qui a besoin d'une régénération au sud de Sainte-Pazanne, une opération qui rendrait la précédente inutile en absorbant une part du trafic routier.

Rhône-Alpes

- L'ADTC de Grenoble a analysé le fonctionnement de la « zone de rencontre » récemment créée dans l'hypercentre de Grenoble : le secteur concerné a été bien choisi (forte présence de piétons), mais la seule présence des panneaux réglementaires en entrée et fin de zone ne suffit pas à faire ralentir les automobilistes à 20 km/h en l'absence des aménagements recommandés.
- L'ADTC de Grenoble estime que le projet de télécabine reliant Fontaine, banlieue de Grenoble, à Lans-en-Vercors sur 10 km est peut-être une bonne idée, mais ne comprend pas comment Grenoble Alpes Métropole a pu décider sa réalisation alors qu'aucune étude n'en garantit la pertinence. Le trafic routier, 4 500 véhicules/jour, est important mais les habitants sont dispersés sur le plateau du Vercors et la plupart ne travaillent pas à Fontaine ; leurs déplacements domicile-travail vers le centre exigeraient l'usage de trois modes de transport : voiture, télécabine (30 mn) puis tramway, alors qu'il existe aujourd'hui des autocars directs dont le fonctionnement pourrait être amélioré. D'autre part les coûts d'investissement (40 à 50 millions d'euros) et de fonctionnement sont encore mal connus : on décide aujourd'hui, la date de l'inauguration est fixée (2014), mais on réfléchira plus tard au financement du déficit...

Interrégional

- François Jeannin, président de la FNAUT Franche-Comté, et Bernard Tournier, président de l'association pour la modernisation de la ligne Paris-Bâle, ont été reçus par Alain Rapior, directeur du cabinet de Pierre Moscovici, ministre de l'Economie. Ils ont réclamé la tenue d'une table-ronde gouvernement-parlementaires-élus territoriaux-usagers pour étudier le devenir des lignes Paris-Bâle, Lyon-Strasbourg et Dole-Lausanne.
- L'association pour la promotion de la ligne Nantes-La Rochelle-Bordeaux (APNB) s'inquiète de la coupure totale de la ligne entre La Rochelle et la Roche-sur-Yon prévue par RFF pendant 7 semaines en 2013. Elle estime que cette coupure, très pénalisante pour les voyageurs et pour la SNCF, pourrait être évitée par une organisation différente des travaux.
- La FNAUT Pays-de-la-Loire constate qu'alors qu'il existe 3 vols quotidiens Nantes-Bordeaux, les relations ferroviaires restent très médiocres, faute de trouver 300 millions d'euros, à partager entre 3 régions et l'Etat, l'équivalent de 15 km d'une route à 2 x 2 voies, pour moderniser la voie.

Transfrontalier

- Gilles Laurent, président de l'Union des Voyageurs du Nord, a publié une étude approfondie et très critique sur les relations ferroviaires Lille-Belgique, vraiment dissuasives. Depuis le 7 juillet, la situation a encore régressé : toutes ces relations impliquent une correspondance à Tournai ou Courtrai. La SNCF ne donne aucune information sur ces dessertes, l'achat des billets n'est possible qu'en faisant la queue à ses guichets (avec une surtaxe de 5 euros pour « frais de dossier »), son site internet ne propose que des relations via Bruxelles et emprunt du TGV, même pour Lille-Courtrai (35 km) !

Congrès 2012 de la FNAUT

- Le 18ème congrès de la FNAUT aura lieu à Lons-le-Saunier les samedi 20 et dimanche 21 octobre. Il est encore possible d'y participer : demandez au siège de la FNAUT (tél. 01 43 35 35 77, contact@fnaut.org) le dossier présentant le congrès et la fiche d'inscription.

fnaut infos- Bulletin mensuel d'information

Directeur de publication : Jean Sivardière
 CPPAP n° 0913 G 88319 - Dépôt légal n°208
 ISSN 0983-172 X - Tirage : 1500 ex.
 Imprimerie : Sipap-Oudin, 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, M° : Pernety

tél. : 01 43 35 02 83 fax : 01 43 35 14 06

e-mail : contact@fnaut.fr

Internet : <http://www.fnaut.fr>

CCP : 10 752 87 W Paris

L'AVENIR DE L'INTERMODALITÉ : D'ABORD CORRIGER LES RATAGES !

Le coût de la pollution

La multiplication des pics de pollution de l'air en Ile-de-France et dans plusieurs grandes villes de province inquiète légitimement les citoyens : oxydes d'azote, ozone et particules fines provoquent des bronchites, des crises d'asthme, des maladies cardiovasculaires et des cancers ; 44% des émissions sont dus au trafic routier et 17% au chauffage, sans parler du trafic aérien.

Selon une étude de la Commission des comptes de l'économie et de l'environnement (CCEE), « les polluants de l'air extérieur occasionnent des coûts pour la société estimés, a minima, entre 20 et 30 milliards d'euros par an pour la France métropolitaine ».

Une réduction de la pollution dans 9 grandes villes de France (Bordeaux, Le Havre, Lille, Lyon, Marseille, Paris, Rouen, Strasbourg et Toulouse) ferait économiser 5 milliards d'euros par an selon l'Institut de Veille Sanitaire. L'espérance de vie des personnes de plus de 30 ans pourrait y augmenter de 3,6 à 7,5 mois, ce qui différerait près de 3 000 décès par an, si les teneurs de particules fines respectaient la valeur guide de l'OMS.

Mais que font les pouvoirs publics ? Si le seuil de 50 microgrammes de particules par m3 est franchi, ils se contentent de recommandations aux personnes fragiles : les enfants ne doivent pas courir dans la cour de récréation. Au-delà de 80 mg/m3, les automobilistes doivent ralentir de 20 km/h, mais ces mesurètes passagères ignorent le problème de fond : la pollution chronique est plus dangereuse pour la santé des citoyens que les pics de pollution.

Des mesures efficaces consisteraient à taxer le diesel autant que l'essence, car la dieselisation du parc automobile (encouragée par le bonus-malus) est une exception française nocive, à jouer à fond la carte du vélo et de l'autopartage, et à introduire le péage urbain.

Mais, souvent encouragés par l'Etat, trop d'élus préfèrent encore la fuite en avant, laissent la périurbanisation se développer, veulent encore élargir les grandes voiries, refusent le péage urbain et réclament une baisse de la fiscalité des carburants. Quand ils ne nous amusent pas avec la voiture électrique, comme le fait le maire PS de Paris : aucune voiture n'est citoyenne ou citadine.

Jean Sivardière ■



Intermodalité réussie en gare du Mans : la distance train-tramway est minimale (photo : J.-F. Troin)

L'intermodalité a le vent en poupe. De nombreux discours célèbrent cette articulation entre transport collectif et autres modes comme une solution miracle aux problèmes de mobilité. Mais, comme souvent dans le domaine des transports, on mise sur de nouveaux services (covoiturage, autopartage, vélo en libre service, transport à la demande,...) plutôt que sur une meilleure utilisation de l'existant. Les innovations ne sont évidemment pas à rejeter, mais de nombreuses connexions traditionnelles entre modes devraient d'abord être améliorées ou créées : un peu de bon sens et des crédits modestes permettraient en effet de corriger des cas évidents de ratages intermodaux. Jean-François Troin en donne ci-dessous des exemples caractéristiques concernant les pôles ferroviaires.

Signalétique

Une première lacune, facile à faire disparaître, réside dans la mauvaise signalétique. Combien de gares françaises abandonnent le voyageur débarquant dans une ville, nouvelle pour lui, sans lui fournir d'indications claires, de grande taille, avec fléchage lisible et plans à bonne échelle sur les accès aux autres modes (bus, tram, taxis, location de vélos ou voitures...) ! Comment savoir, quand on arrive à la gare de Paris-Lyon, que le bus 91 de la RATP peut vous emmener très rapidement à la gare Montparnasse ?

Dénivellations

La prise en compte des cheminements piétons en gare et hors gare est médiocre. Le retard français est ici évident. D'importantes gares ne sont pas équipées d'ascenseurs permettant les changements de quai, à la différence de petites gares régionales chez nos voisins allemands. Sait-on ainsi que la gare de Lourdes qui reçoit des milliers de voyageurs malades, handicapés, âgés ne dispose pas d'ascenseurs ?

Les cheminements par les couloirs du métro à Paris, même avec une valise roulante, sont épuisants du fait des multiples dénivellations par escaliers et de la rareté des escalators. Ceci peut être expérimenté entre la gare de Montparnasse TGV et les lignes 4 et 12 du métro situées sous la place du 18 juin 1940 (la liaison hectométrique SK envisagée entre la gare de Vaugirard et le métro n'a jamais été réalisée).

L'équipement en rampes pour valises roulantes, accompagnant les passages souterrains des gares françaises, est encore très succinct. Il s'agit pourtant d'un faible investissement. Mais il est vrai que ces rampes réduisent l'espace de circulation et peuvent poser problème en cas de forte affluence.

Trajets entre gares

Entre la gare d'Austerlitz et la gare de Lyon, un trottoir roulant de quelques centaines de mètres passant en passerelle sur la Seine a été abandonné, alors qu'au-delà des voyageurs, de nombreux piétons parisiens auraient pu emprunter cette liaison dans un quartier à très fort trafic automobile.



Entre Lille-Flandres et Lille-Europe, une liaison hectométrique à travers le quartier d'Euralille aurait également rendu de grands services.

Train + vélo

Les voyageurs, quotidiens ou occasionnels, sont de plus en plus nombreux à souhaiter utiliser un vélo à leur descente du train, mais les aménagements nécessaires ne suivent pas.

A la gare de Tours-Centre, 200 places seulement pour les vélos sont disponibles le long du flanc Est du bâtiment. L'estimation des besoins faite par un bureau d'études spécialisé est de 600 places immédiatement et de 1000 en 2020. Les cyclistes réclament surtout des abris protégés des intempéries et gardiennés, comme il en existe de trop rares cas en France (Strasbourg). Faute de quoi, ils cherchent à emporter leur vélo dans les trains autorisés, ce qui dégrade la qualité du service aux dires de la SNCF, et ce qui créera bientôt des surcharges intolérables dans certains trains.

Train + transport urbain

Une autre lacune de l'intermodalité relève de l'éloignement entre l'espace ferroviaire et le stationnement des transports collectifs urbains ou suburbains.

Le cas est patent dans nombre de gares TGV nouvelles. A la gare de Champagne-Ardenne TGV, la nouvelle ligne de tramway qui permet de rejoindre facilement le centre-ville de Reims a son terminus à bonne distance de la gare et ne pénètre pas sur l'esplanade qui jouxte la station. Un parcours de 200 mètres, dénivélé, non abrité des intempéries, est imposé au voyageur SNCF et à ses valises par une longue rampe. Initialement, il était prévu que la ligne de tramway atteigne le hall de la gare.

Mais le problème de distance à parcourir entre gare et transports urbains se retrouve aussi dans des gares anciennes, où il n'a jamais été résolu, malgré des décennies de dysfonctionnements : voir le cas de Metz décrit page 3.

Train + voiture

La submersion par les voitures des sites de gares TGV, et aussi de gares classiques, est un autre exemple de ratage. S'ajoutant à la rareté de la desserte de bien des gares par transport collectif, les capacités insuffisantes et les tarifs élevés des parkings entraînent le stationnement sauvage et, dans le cas de gares urbaines, des conflits avec les riverains. Ces situations d'encombrement sont particulièrement nuisibles pour l'environnement. Il faut mettre en cause ici le faible engouement français pour les parkings-silos en ouvrages aériens, pour-

tant économes en espace et fournissant de fortes capacités, à la différence de ce que font nos voisins allemands, suisses, belges et néerlandais.

La gare de Saint-Pierre-des-Corps, devenue la principale gare TGV de l'agglomération tourangelles, fournit un bon exemple de saturation automobile et de crises à répétition entre les usagers, la SNCF et la municipalité.

Train + avion

Les connexions rail/air, très efficaces en Allemagne, en Suisse ou aux Pays Bas sont particulièrement délaissées en France, l'exemple d'Orly étant le plus caricatural. En dehors des cas de Roissy-CDG où le trafic d'interconnexion monte en puissance car la plate-forme intermodale est riche, et de Lyon Saint-Exupéry qui peine à décoller, il existe bien peu de liaisons directes avion-train. Une telle liaison est cependant « envisagée » à Notre-Dame-des-Landes, pour desservir un aéroport inutile...

Arrêtons ici ce catalogue qui pourrait faire penser au déballage d'un usager grincheux (voir aussi l'intermodalité TGV + TER en encadré). Il importe de ne pas rester sur ce constat d'échec.

Une meilleure attention qui serait portée aux aménagements intermodaux (souvent de détail) pourrait largement faciliter la vie des voyageurs et accroître leur nombre. Elle permettrait d'élargir la zone d'accès aux pôles d'échanges que sont les gares. Elle encouragerait l'utilisateur à ne pas redouter le passage d'un mode de transport à un autre et à privilégier les transports collectifs, elle le fidéliserait.

Il est tout à fait possible d'améliorer l'existant en facilitant les trajets entre stations, par la mise en place d'une signalétique homogène, visible, lisible, appropriée, ainsi que par des déplacements et surtout des rapprochements des lieux de contacts intermodaux.

L'unification de la billettique a fait de larges progrès ces dernières années, mais il faut aussi que le passage physique d'un mode à l'autre soit aisé, agréable et protégé. Sinon, le voyageur continuera à privilégier son « cocon automobile », autrement plus confortable et rassurant.

Concevoir autrement les contacts intermodaux ne demanderait pas des budgets gigantesques et apporterait du confort aux voyageurs non motorisés, ce qui n'empêcherait pas de développer en même temps de nouveaux services et d'appliquer de nouvelles technologies. Mais l'heure semble plutôt à la transformation des gares en centres commerciaux qu'en lieux d'échanges et de circulations faciles pour usagers des transports. Un choix de société ?

Jean-François Troin ■

La déconnexion entre gare TGV et liaison ferroviaire par TER est bien connue, la FNAUT s'est maintes fois exprimée sur ce thème (FNAUT Infos n°167 et 169). Il s'agit ici d'un « ratage originel » lié à l'implantation de la gare TGV, conçue uniquement pour un accès automobile et négligeant de possibles et proches connexions avec le réseau ferré traditionnel irriguant la région. Deux exemples parmi bien d'autres d'intermodalités ratées :

- la gare d'Aix-en-Provence TGV a été couplée à un technopôle sur le site de l'Arbois, projet dont l'idée avait d'ailleurs largement précédé la décision d'implantation de la gare ; à quelques km près, elle est privée d'une correspondance avec une ligne qui pourrait être rouverte au trafic voyageurs et devenir un RER local joignant la ville d'Aix-en-Provence à l'aéroport de Marseilles-Mérignac via la gare TGV ;

- depuis longtemps dénoncé par la FNAUT Lorraine, le cas emblématique de Lorraine TGV (Louvigny), gare implantée en rase campagne au mépris du site de Vandières situé à quelques km de là, au croisement avec la ligne du sillon mosellan où passent plus de 100 TER quotidiens desservant un bassin d'un million d'habitants.

La correction de ces erreurs concernant des infrastructures lourdes serait évidemment d'un coût élevé. Si les deux gares d'Avignon doivent être prochainement reliées par tram-train dans le cadre de la réouverture de la ligne Avignon-Carpentras et si la gare de Vandières a quelque chance de voir le jour en remplacement de celle de Louvigny, les autres sites mal interconnectés (Haute Picardie, Le Creusot Montchanin, Meuse TGV, Avignon...) ne seront probablement pas modifiés.

Nous soulignons cependant ces cas de ratage car d'autres se préparent sur les futures LGV, comme si la leçon n'avait jamais pénétré dans la tête des élus, qui sont les premiers à réclamer haut et fort ces « gares de nulle part ».

A Montélimar, les élus de droite et de gauche persistent à réclamer l'implantation d'une gare nouvelle sur la LGV Méditerranée à Allan : espérons que l'Etat saura éliminer ce caprice d'élus locaux disposant d'une voiture avec chauffeur et voulant à tout prix marquer leur territoire.

Mais il y a plus grave : le contournement de Nîmes et Montpellier, dont la construction va démarrer, ne comporte aucun raccordement direct à la gare centrale Saint-Roch de Montpellier (la bretelle de Saint-Brès ne sera pas construite), les TGV ne desserviront que la gare nouvelle, excentrée, d'Odysseum.

La gare de Paris-Bercy

Initialement prévue pour le trafic train-auto, cette gare n'accueillait en 2008 qu'environ 2 000 voyageurs par jour. La saturation de Paris-Lyon a amené la SNCF à y reporter de nombreux trains (TER Bourgogne, Téo de Clermont-Ferrand), ce qui a fait de ce terminal la 7ème gare parisienne, sans que l'accès aux transports parisiens soit adapté. Aussi l'AUT Ile-de-France s'étonne qu'à l'occasion de l'adaptation de la station Bercy de la ligne 14 et de l'ouverture d'un nouvel accès relativement proche de la gare de Paris-Bercy, celui-ci n'ait pas été conçu pour régler enfin la question de la desserte de la gare par le métro et les bus.

L'AUT demande que les investissements prévus en 2006 et déjà étudiés par la SNCF et la RATP soient réalisés simultanément à ceux prévus dans le projet d'adaptation des stations de la ligne 14. A défaut, un aménagement de l'accès rue Corbineau apporterait un progrès tangible. Il consisterait à compléter l'escalier actuel par un ou des escaliers mécaniques et un ascenseur accessibles aux personnes à mobilité réduite et aux voyageurs munis de bagages. La station Bercy (ligne 14) n'étant pas visible depuis la gare SNCF, un fléchage est indispensable.

Le nouvel accès à la ligne 14 et l'accès existant à la ligne 6 côté gare constituent le premier contact des voyageurs avec les transports franciliens : un point d'accueil/information avec présence humaine est nécessaire.

Train + RER

Bien des voyageurs arrivant à la gare de l'Est, en provenance de la grande banlieue ou de la province, souhaitent poursuivre leur voyage en direction de Saint-Lazare, en empruntant la ligne E du RER en gare de Magenta. Pour eux, c'est le parcours du combattant, surtout s'ils sont chargés de bagages : un escalier pour monter au niveau du boulevard Magenta, puis un autre pour redescendre au niveau des voies de la gare souterraine.

Or il existe un passage souterrain transversal sous les voies de la gare de l'Est qui rejoint côté Est la station de métro Château-Landon, et qui côté Nord-Ouest se termine contre un mur... à quelques dizaines de mètres de la gare souterraine de Magenta. Ceci est particulièrement frustrant pour les passagers du TGV qui voyagent dans la rame de queue et doivent remonter tout le quai jusqu'au heurtoir, alors qu'ils pourraient presque dans le même temps se retrouver sur le quai du RER E, si le passage souterrain transversal était prolongé.

Jean-Marie Tisseuil, AUT Ile-de-France

La gare de Metz

A Metz, les arrêts des bus urbains sont actuellement dispersés autour de la place de la gare, à près de 100 m de la sortie de la gare, sans protection contre les intempéries (assez fréquentes à Metz !). On vient seulement d'afficher dans la gare un plan du réseau urbain et des arrêts des bus proches de la gare. Fort heureusement un Bus à haut niveau de service (BHNS) est en construction, il passera juste devant la gare. Les cars départementaux ont leur gare à 300 m du train, un passage sur une passerelle exposée au vent et à la pluie est imposé pour les rejoindre. Les facilités offertes aux cyclistes sont très réduites. Enfin il n'existe pas de centre d'information multimodal ni d'abonnements ou tickets multimodaux, bien qu'il soit question de remédier à cette lacune.

Jean-Paul Jacquot, FNAUT-Lorraine

Une nouvelle gare TGV sans TER, c'est possible !

Oui, une telle aberration existe : c'est la gare TGV de l'agglomération de Belfort/Montbéliard (plus de 300 000 habitants), mise en service en décembre 2011 sans accès ferroviaire alors qu'elle pouvait être desservie directement par la ligne internationale, perpendiculaire à la LGV mais fermée sur sa partie française, Belfort/Delle/Delémont (Suisse).

Cette question aurait pu et dû être réglée depuis bien longtemps : la déclaration d'utilité publique de la branche Est du TGV Rhin-Rhône date de janvier 2002 !

La réouverture de la ligne Belfort/Delle/Delémont est prévue fin 2015. Mais les décisions cruciales qui devaient être actées cet été ne l'ont pas été : lancement des études-projets, organisation de l'enquête publique, finalisation du plan de financement (côté français, pas moins de 8 financeurs interviennent pour 22 km de ligne).

En attendant, aucun bus direct ne dessert la gare TGV depuis celle de Belfort (contrairement à celle de Montbéliard) et l'arrêt de bus est implanté, non devant la gare, mais au bout du parking : les voyageurs non motorisés sont moins bien traités que ceux qui disposent d'une voiture, puisqu'on leur impose un parcours de 200 m à l'air libre, sans abri, entre la gare et un abribus en plein vent alors que les voitures sont parkées au ras de la gare.

Ajoutons que le voyageur non muni de ticket devra, si du moins il possède un téléphone mobile, envoyer un SMS à la compagnie exploitant les bus belfortins et en montrer le résultat au conducteur du bus qui ne délivre pas de billets. Pourquoi faire simple quand on peut faire compliqué ?

Nos voisins suisses ont bien compris l'intérêt d'un accès ferroviaire au TGV : la modernisation de la ligne, qui leur coûtera 16 millions d'euros, est d'ores et déjà engagée sur 40 km, entre Delémont et la frontière française !

Colette Dazy, présidente de l'AUTAU

Verdun-Reims : un raccordement nécessaire

L'Association des Usagers du TER Conflans-Verdun-Châlons demande la création de relations directes avec Reims et Champagne-Ardenne-TGV, où de nouvelles correspondances seraient offertes. Une étude réalisée par le cabinet EGIS Rail a abouti à 3 hypothèses :

- la création d'une relation Verdun-Reims par autocar, mort assurée de la ligne Conflans-Verdun-Châlons ;
- la réhabilitation du raccordement de Saint-Hilaire-au-Temple, long de 800m, entre les lignes Verdun-Châlons et Châlons-Reims ; elle nécessiterait, ce que nous contestons, la construction d'un pont-route pour remplacer l'actuel passage à niveau ; elle est estimée à 16,6 millions d'euros ouvrage d'art compris ;
- la mise en correspondance à Saint-Hilaire des TER Verdun-Châlons et Châlons-Reims, évitant l'actuel AR Saint Hilaire-Châlons, avec un gain minimum de 45 min.

Les politiques et RFF reconnaissent que la ligne est dans un état déplorable, mais aucune volonté ne se manifeste pour la sauver du déclin. Leur choix du seul scénario 3 en témoigne.

Claude Pierre dit Barrois, FNAUT-Lorraine

Gares en région PACA

A Marseille, Toulon et Arles, les gares SNCF et routières sont adjacentes. C'est aussi le cas d'Avignon, mais la gare routière est un repoussoir. À Aix-en-Provence, les 2 gares sont distantes de plus de 400 m, avec emprunt d'un escalier, et la navette entre Aix-ville et Aix-TGV part de la gare routière et non de la gare SNCF... Comme à Avignon, où le car pour la gare TGV part de l'intérieur des remparts, et non pas devant la gare SNCF. À Nice, la gare SNCF n'est pas desservie par le tramway qui passe à 200 m, mais il est envisagé de mieux la relier à l'avenue Jean Médecin où le tramway est implanté. La gare routière est située à 2 km de la gare SNCF, il faut prendre le tramway pour passer de l'une à l'autre. La gare des Chemins de fer de Provence (ligne Nice-Digne) a été reculée de 300 m vers l'ouest, pour créer un grand parking très laid. Aujourd'hui à 800 m de la gare SNCF, elle n'est pas desservie par le tramway (l'ancien emplacement l'était), et elle est difficile à trouver dans un quartier de petites rues.

Claude Jullien, FNAUT PACA

Nous avons présenté, dans FNAUT Infos n°198, une analyse de la voiture électrique par Bruno Cordier. Une des conclusions concernait le bilan énergétique, un sujet complexe sur lequel Jean Gonella, FNAUT PACA, apporte ici des précisions.

La quantité d'énergie que doit fournir le moteur d'une voiture est indépendante du mode de traction, elle dépend essentiellement du rendement de la chaîne de transmission du moteur aux roues, et de la résistance à l'avancement du véhicule. Le remplacement de la traction thermique par la traction électrique permet-il d'économiser l'énergie primaire (voir encadré) nécessaire pour assurer la propulsion de la voiture et les émissions de CO₂ ?

Le moteur d'une voiture thermique est alimenté directement en énergie primaire, son rendement est donc assez élevé, environ 25 % pour l'essence et jusqu'à 42% pour le diesel. Le rendement d'un gros moteur diesel à alimentation directe et à turbocompresseur, avec récupération de l'énergie des gaz d'échappement, peut atteindre 50 %.



Photo : organicsoul.com

Dans le cas d'une voiture électrique, la centrale qui produit l'électricité est :

- une centrale thermique à énergie primaire fossile (charbon, fioul, gaz), dont le rendement est de 33% à 45% ;

- ou une centrale thermique à énergie primaire nucléaire, dont le rendement est de 28% à 33%.

L'électricité produite par ces centrales doit ensuite subir une série de transformations :

- transport par une ligne à très haute tension puis haute tension, de rendement moyen 97 à 98 % ;

- passage par des transformateurs pour passer de la très haute tension à la moyenne, puis à la basse tension, de rendement 90 % ;

- passage par un transfo-redresseur fournissant du courant continu, de rendement 90 % ;

- opérations de charge-décharge des batteries, de rendement moyen 60 % ;

- consommation par l'électronique de traction, de rendement 90 % ;

- consommation par le moteur électrique, de rendement 60 %.

Le rendement global est généralement de l'ordre de 7%. Une voiture électrique consomme donc en moyenne 4 à 5 fois plus d'énergie primaire qu'une voiture thermique.

Emissions de CO₂

Les bilans carbone des deux types de véhicules sont très différents suivant les émissions de CO₂/kWh d'électricité produite, qui varient fortement avec les processus de production d'électricité.

En France, l'électricité est majoritairement nucléaire (77,7% en 2011) et hydraulique (12,8% en 2011) : par suite la France émet peu de CO₂ par kWh (45 g équ. CO₂/kWh produit et 80 à 90 g équ. CO₂/kWh consommé). La Suisse fait encore mieux (24 g équ. CO₂/kWh produit, avec 50 % de nucléaire et 50 % d'hydraulique). Dans ces deux pays, la voiture électrique permet d'économiser du pétrole et son bilan carbone est donc très favorable, sauf si la recharge des batteries s'effectue à des heures de pointe où il faut faire appel à une énergie primaire en partie fossile.

En Allemagne, l'électricité est majoritairement d'origine fossile (67%), la part du nucléaire n'étant que de 23%, et cela s'aggrave, car ce pays a prévu d'ajouter à son parc dix nouvelles centrales à charbon s'il sort du nucléaire. Au Danemark, pays pourtant souvent considéré comme très écologique, 72% de l'énergie électrique est produite à partir d'énergie primaire fossile (20,3% à partir de l'éolien en 2011). Dans ces deux pays, la voiture électrique consomme nettement plus d'énergie fossile que la voiture thermique, et corrélativement ses émissions de CO₂ et de gaz polluants associés sont plus fortes.

Selon l'Institut allemand d'écologie appliquée, la voiture électrique constituera 14% du parc automobile allemand en 2030, ce qui devrait permettre une baisse de 6% des émissions de CO₂, à condition que sa production d'électricité très majoritairement à partir du charbon et d'hydrocarbures fossiles soit remplacée par des productions à partir de sources d'énergie renouvelable. Or une année compte 8 760 heures et les sources allemandes actuelles peu émissives de CO₂ n'alimentent le réseau électrique qu'au plus 1 000 à 1 300 h/an pour le solaire et 2 000 à 2 500 h/an pour l'éolien : la prévision risque donc ne pas se réaliser, ce que confirme le fait que l'Allemagne prévoit déjà la mise en chantier de dix nouvelles centrales électriques à charbon. De plus, si tous les véhicules étaient rechargés au même moment, les pics de consommation qui en résulteraient exigeraient encore plus centrales thermiques polluantes.

Si, par contre, on cherchait à améliorer l'efficacité énergétique des voitures thermiques, les émissions de CO₂ pourraient diminuer de 25% en Allemagne.

Ce qui précède concerne la propulsion de la voiture, il faut tenir compte aussi de sa fabrication, ce qui désavantage le véhicule électrique : la production des batteries représente environ 20 % du bilan carbone du cycle de vie d'une voiture, soit autant que la fabrication de la voiture proprement dite.

Définitions

L'énergie primaire est l'énergie potentielle, thermique ou mécanique, disponible dans la nature avant transformation. Ses aspects sont multiples :

- énergie potentielle chimique (pétrole brut, gaz naturel, charbon, biomasse), nucléaire et géothermique, transformable en énergie thermique utilisable pour le chauffage ou le fonctionnement des moteurs et turbines ;

- énergie thermique fournie par le rayonnement solaire ;

- énergie potentielle mécanique (éolienne, hydraulique, marémotrice) venant en dernière analyse de l'énergie solaire.

Une énergie primaire non directement exploitable doit être transformée, pour son stockage et son transport, en énergie secondaire qui, à son tour, est transformée en énergie finale avant utilisation. Ainsi, l'énergie mécanique produite par une chute d'eau est une énergie primaire. Si elle est convertie en électricité, l'énergie électrique produite est dite secondaire. L'énergie finale est l'énergie reçue avant utilisation pour le chauffage et l'éclairage d'un local ou le fonctionnement d'un moteur.

Étant donné les pertes d'énergie à chaque étape (transformations diverses, stockage, transport), l'énergie finale disponible est toujours inférieure à l'énergie primaire utilisée.

Algues

On parle beaucoup des algues comme source possible des carburants du futur. Leur intérêt est sans doute bien mince, question de prix de revient, de surfaces requises et de bilan énergétique. Mais on leur attribue souvent la vertu de capter le CO₂ et ainsi de réduire l'effet de serre. Ainsi, selon Le Monde du 11 avril 2012, l'exploitation des microalgues permettrait « d'absorber des tonnes de CO₂ ». Cela semble beaucoup, mais les transports en France dégagent plus de cent millions de tonnes de CO₂ par an ! Il peut paraître intéressant que le CO₂ soit capté à la sortie d'une usine grosse émettrice (cimenterie) et injecté dans le milieu de culture des algues. Il serait bien absorbé par les algues, du fait de la photosynthèse. Mais quelques semaines plus tard, le carburant ayant été produit puis consommé par des véhicules, il serait relargué dans l'atmosphère. On n'aurait donc rien gagné ! Le captage du CO₂ n'a d'intérêt que s'il est durable, par son injection dans le sous-sol ou par sa prise par des forêts lors de la croissance des arbres : au moins 50 ans sur pied, puis encore 50 ans comme bois d'oeuvre. Pour les carburants, la vraie priorité c'est d'en réduire la consommation.

Paul Mathis, AUT Ile-de-France

Rendre les centres-villes aux piétons

Voici un an, le collectif Place aux Piétons voyait le jour à Lille à l'initiative de la FNAUT Nord-Pas-de Calais, pour demander la piétonnisation de la Grand Place. Chacun avait apprécié le calme de cette place piétonnisée de fait pendant une période de travaux, qui n'avaient d'ailleurs pas créé le chaos automobile annoncé.

Les centres anciens n'ont jamais été conçus pour la jungle automobile actuelle. Dans les années 1970, on a voulu adapter la ville à la voiture, mais le flot de voitures a toujours dépassé la capacité routière créée à grands frais. Et la ville est devenue un espace anxiogène où le piéton n'a plus sa place.

Ces excès font partie du passé (sauf dans quelques villes dirigées par des mégalomanes), mais la voiture accapare encore l'essentiel de l'espace public. Soumis au bruit, à la pollution et aux risques d'accidents, le piéton doit se contenter de minuscules trottoirs, et même nos richesses touristiques sont dénaturées par les voitures : qu'on pense aux plus anciennes façades de Lille, place Louise de Bettignies transformée en parking à ciel ouvert !

Comment la ville de Lille peut-elle prétendre au rang de capitale touristique européenne avec un tel flot automobile en son centre ? Une reconquête de l'espace public s'impose, au bénéfice des piétons, cyclistes, personnes handicapées et à mobilité réduite, transports collectifs pour rendre à la ville sa convivialité et y garantir sécurité et santé.

La plupart des grandes métropoles européennes (Munich,...) et même françaises (Montpellier, Angers,...) ont fait ce choix : leur attractivité commerciale et touristique s'en porte très bien, car le piéton fait vivre les commerces de centre-ville bien plus que l'automobiliste. Les pays les plus prospères (Scandinavie, Pays-Bas...) ont des grandes villes où la place de la voiture est très restreinte. En Italie des Zones de Trafic Limité ont été créées pour protéger les monuments historiques de la pollution. Conséquence inattendue, ces villes du sud rivalisent avec les villes nordiques pour la qualité de vie et la maîtrise du trafic automobile !

Le dernier PDU adopté par la Communauté Urbaine de Lille prétend réduire de 55% à 35% la part modale de l'automobile en dix ans : il serait temps de s'y mettre ! Il est incompréhensible qu'une piétonnisation de la Grand Place ainsi qu'une réservation des rues étroites du centre au trafic des riverains ne soient pas prévues.

Gilles Laurent ■

LA RUBRIQUE DU VÉLO

Vélo en libre service

Le vélo partagé connaît un engouement formidable auprès du public. Plus de 350 systèmes de vélo partagé sont actuellement en service en Europe. La France, avec La Rochelle en 1976 et Rennes en 1998 qui lançait le 1er système informatisé au monde, a ouvert le ban. Lyon et son Vélo'v, Paris et son Vélib' ont véritablement changé la donne en termes de pratique du vélo dans les villes et ont ouvert la voie aux autres villes en France et dans le monde.

Diversification

Michelin fait fabriquer en Chine un vélo électrique aux pneus « quasiment increvables » destiné au marché urbain et périurbain français. L'engin est vendu sur Internet, il est pliable et pèse 17,8 kg pile comprise ; son autonomie est supérieure à 45 km, suffisante pour une journée de déplacement.

Transport léger

Le vélo ne fait plus ringard. Ces dernières années, tous les grands acteurs de la livraison - Top Chrono, Coursier.fr, Novea - ont ajouté une prestation cycliste à leur catalogue, et les entreprises parisiennes n'hésitent plus à confier leurs documents ou colis à des cyclistes, comme cela s'est toujours pratiqué aux Etats-Unis.

Cette activité tend à s'industrialiser. A Paris, deux transporteurs, les groupes Tendron et Labatut, ont lancé un nouveau service de logistique urbaine, Vert Chez Vous. Chaque jour, une péniche est chargée par camions dans le port de Tolbiac et descend la Seine. Des triporteurs électriques prennent le relais à chacune de ses dix escales pour assurer « le dernier kilomètre ». Le service emploie 25 personnes dont 21 cyclistes, et assure la livraison de 2 000 à 2 500 colis par jour dans une zone proche de la Seine.

Retombées surprenantes

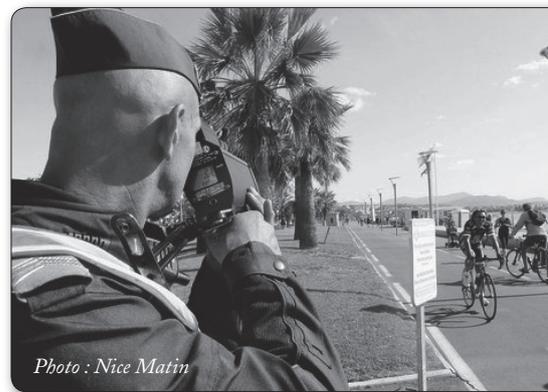
Le Club des villes et territoires cyclables est présidé par Jean-Michel Darmian, maire de Créon (Gironde). Il rassemble plus de 1 300 collectivités territoriales. Selon lui, les retombées économiques du vélo, depuis l'essor de sa pratique en 2005 dans l'hexagone, représentent aujourd'hui 4,5 milliards d'euros, soit déjà neuf fois le montant des investissements cyclables. En matière de santé publique, ce sont, selon lui, 5 milliards d'euros qui sont économisés chaque année avec une pratique actuelle du vélo autour de 3%. « Une pratique de 12 à 15% à l'horizon 2020 permettrait d'enregistrer une économie de 15,4 milliards d'euros par an », estime le club.

Vélo et santé

Selon l'Observatoire Régional de Santé (ORS) d'Ile-de-France, les bénéfices de la pratique du vélo sont vingt fois supérieurs aux risques. Voir sur le site internet : <http://www.ors-idf.org>

Le nombre des cyclistes accidentés, en Ile-de-France, baisse avec le développement du cyclisme : les automobilistes s'habituent en effet à voir évoluer des cyclistes et ralentissent.

L'ORS cite une étude danoise, portant sur 13 375 femmes et 17 265 hommes âgés de 20 à 93 ans, qui a démontré que la pratique du vélo pour les déplacements domicile-travail entraîne une réduction du risque de mortalité de 28%.



Excès de vitesse

A l'initiative de Louis Nègre, sénateur-maire UMP de Cagnes-sur-Mer, il est interdit de dépasser la vitesse de 10 km/h sur la piste cyclable de la Promenade de la Plage. La mesure vise à sécuriser ce site surfréquenté par les piétons, joggeurs, patinettes, tricycles. Depuis le 11 septembre, après une phase d'information bien menée, les contrevenants risquent une amende de 35 euros.

« Si les cyclistes souhaitent dépasser les 10 km/h, qu'ils roulent sur la route voisine, où la vitesse limite est fixée à 50 km/h », dit M. Nègre. Mais il refuse de réduire cette vitesse à 30 km/h : « la route du bord de mer, sur la Côte d'Azur, c'est une artère fémorale ». On dénombre pourtant beaucoup plus de cyclistes renversés par des voitures que de piétons tués par des cyclistes...

BIEN DIT

● Geneviève Laferrère, présidente de la Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUB) : « le vélo est à la mode mais les élus n'y croient pas assez comme mode de transport urbain et pensent encore que la voiture, électrique ou non, est la solution ; il importe qu'ils sortent de la logique consistant à concevoir des tuyaux pour les seules voitures ».

LES BESOINS DES USAGERS SONT-ILS CORRECTEMENT PERÇUS PAR LES DÉCIDEURS ?

Fort heureusement, de nombreux besoins des usagers-voyageurs-clients sont aujourd'hui correctement compris par les décideurs - techniciens, exploitants, élus - et peu à peu pris en compte. Citons les tarifications et billettiques intermodales, l'affichage très apprécié du prochain passage aux stations de métro ou de tramway, ou le cadencement des services. Mais, trop souvent encore, les besoins des usagers sont mal évalués voire délibérément ignorés.

Transport urbain

On sait qu'en milieu urbain, la vitesse est un atout important du transport collectif par rapport à la voiture. Or on peut améliorer de manière décisive la vitesse commerciale des bus et tramways en créant des bandes réservées et en leur accordant des priorités de circulation aux carrefours.

On peut ainsi amorcer un cercle vertueux en réalisant des économies d'exploitation et en augmentant les recettes. Mais pourquoi autant de bus et de cars sont-ils encore coincés dans les embouteillages ?

La montée obligatoire par les portes avant des bus est un autre exemple de disposition qui ignore le besoin de confort et de vitesse des usagers : on sait lutter autrement contre la fraude, sans ralentir les bus.

Dans bien des réseaux, une musique insipide de supermarché ou le bla-bla d'une radio locale est imposé aux usagers des bus sous prétexte de convivialité, mais leur a-t-on demandé leur avis ?

Les élus aiment le tape-à-l'œil et veulent de l'innovant, sans se préoccuper des besoins des usagers ou apprécier correctement les risques qu'ils prennent. Les habitants de Nancy et Caen (avec le TVR) et ceux de Douai (avec le bus à guidage magnétique) en savent quelque chose... La mode est maintenant au téléphérique urbain, et à la voiture électrique en libre service (alors que la formule classique de l'autopartage convient très bien).

La gratuité est maintenant effective dans une vingtaine d'agglomérations petites ou moyennes. Cette mesure à coloration très idéologique, coûteuse pour les autorités organisatrices, est présentée comme répondant à une demande du public. En réalité, une tarification sociale permet de pallier les difficultés des usagers à faible pouvoir d'achat ; quant aux usagers solvables et automobilistes qu'on prétend capter, ils veulent d'abord de la vitesse, une fréquence élevée et du confort, et sont prêts à payer pour l'obtenir.

Transport ferroviaire

Les voyageurs acceptent sans trop rechigner l'obligation de réserver leur place dans le TGV en échange de la grande vitesse qui leur est offerte. Mais cette obligation apparaît comme une contrainte inacceptable aux utilisateurs des trains Intercités Téoos (Paris-Clermont, Paris-Toulouse et transversale sud) car les trains Teooz diffèrent très peu des trains Corail classiques, leur vitesse et leur fiabilité sont médiocres, et le coût du billet est élevé. La FNAUT est radicalement opposée à la réservation obligatoire sur l'ensemble des trains Intercités : la SNCF doit être au service du voyageur et non l'inverse.

Les utilisateurs du TGV sont exaspérés par la nouvelle pratique de la SNCF consistant à fermer les portes 2 minutes avant le départ pour d'obscures raisons techniques, alors que ce n'est pas l'heure limite d'embarquement mais l'heure de départ du train qui est indiquée sur les fiches horaires ou les billets.

Sur les TGV « Lacroix » en service sur la LGV Est, les portes des voitures de 1ère classe sont peintes en vert, et celles des voitures de 2ème classe en rouge : c'est l'inverse sur le reste du parc. Une source de confusion pour le voyageur occasionnel.

Les autocaristes et même la SNCF aimeraient bien être autorisés à faire circuler des cars pour concurrencer, voire remplacer, les services ferroviaires Intercités, mais les voyageurs préfèrent le train au car pour les déplacements à longue distance.

Beaucoup d'élus locaux exigent, lors de la création d'une LGV, l'implantation d'une gare « exurbanisée » sur leur territoire. Ils espèrent naïvement que le terrain vague jouxtant la gare, pompeusement baptisé technopole, se remplira d'entreprises innovantes. Mais de telles gares n'attirent guère les entreprises. Elles permettent aux élus de satisfaire leur ego le jour de l'inauguration, mais ne conviennent pas aux voyageurs, qui ne disposent pas tous d'une voiture de fonction et d'un chauffeur. Qu'attend-on pour les éliminer une fois pour toutes des projets de LGV à l'étude ?

La conclusion de ce panorama s'impose d'elle-même : trop souvent, on impose aux usagers du transport collectif des décisions qui ne leur conviennent pas, et qui induisent à la fois des surcoûts d'exploitation, des contraintes inutiles pour les usagers et des pertes de clientèle et de recettes. Si on consultait plus sérieusement les usagers et leurs associations, de manière systématique et plus en amont des décisions, bien des erreurs et gaspillages pourraient être aisément évités.

Le Conseil-clientèle des CFF

Chaque jour, près d'un million de voyageurs sont transportés par les CFF (Chemins de fer fédéraux suisses). Leurs besoins sont recensés par les CFF au moyen de sondages. Dans le même temps, les réactions qui parviennent au service clientèle des CFF sont systématiquement analysées. Il est en outre essentiel de réaliser des entretiens approfondis avec des clients pour améliorer l'offre ferroviaire et dépister ses faiblesses.

Le Conseil-clientèle offre cette possibilité. C'est un organe à travers lequel une trentaine d'usagers des CFF expriment leurs critiques et leurs propositions. Lors sa création en 2009, plus de 3000 personnes s'étaient montrées intéressées. Les 25 choisies par les CFF ainsi que quatre représentants des associations de consommateurs et d'usagers ont pris part à une douzaine de séances de travail qui portaient sur toutes les activités des CFF.

Les conseillers ont mis le doigt sur les faiblesses des CFF. Ils ont fait part de leurs expériences et ont donné leur avis sur des thèmes d'actualité. Le conseil rapporte directement à la direction des CFF. Les points faibles sont discutés. Le Conseil-clientèle a aussi lancé des initiatives. Les annonces dans les trains grandes lignes ont ainsi été modifiées sur sa proposition. Le conseil est encore à l'origine d'une campagne de sensibilisation des voyageurs sur le comportement à adopter en train. Par son action, il a mieux axé l'entreprise sur les besoins des clients.

Le conseil a été renouvelé récemment. Toute personne âgée de plus de 16 ans - employés des CFF et des autres entreprises de transports publics exceptés - a pu faire acte de candidature sur un site internet des CFF. Un défraiement de 300 francs sous forme de bons Reka-Rail est versé pour chaque séance de travail, ces bons peuvent être utilisés pour acheter des titres de transport. Les mandats des conseillers sont limités à une période de trois ans.

Les CFF précisent que, dans un premier temps, les candidatures ont été départagées par l'âge, le sexe, les habitudes de voyage ou la région de domicile. Dans un second temps, elles ont été tirées au sort. Le précédent conseil était composé de 13 hommes et 12 femmes. Quinze étaient originaires de Suisse alémanique, sept de Suisse romande et trois de Suisse italienne.

« Le Conseil-clientèle peut nous prévenir de l'aveuglement de l'exploitant » constate Jeannine Pilloud, cheffe de la division CFF Voyageurs.

On sait que, suite à la proposition astucieuse de la FNAUT Pays de la Loire il y a dix ans, RFF va construire un raccordement entre la LGV Bretagne et la ligne classique Le Mans-Angers, dit «virgule de Sablé», qui permettra de faire circuler des TER-GV Rennes-Laval-Angers-Nantes sur 40 km de LGV entre Laval et Sablé (8 allers-retours par jour sont prévus). Un triangle ferroviaire sera ainsi formé par la LGV, le raccordement Est de la LGV à la ligne Le Mans-Angers destiné aux TGV Paris-Angers-Nantes, et la virgule côté ouest.

Celle-ci a été, en août 2011, prétexte à une polémique stupide et mesquine déclenchée par le site rue89.com. La confondant avec le raccordement Est, et oubliant que des TGV Paris-Nantes s'arrêtent déjà à Sablé, Rue89 a insinué que la virgule - « étrange coïncidence » - avait été décidée pour desservir le fief de François Fillon. Rue89 affirmait de plus que la construction de la virgule, qui coûtera 36 millions d'euros, créerait 10 000 emplois (pour 3,6 km !).

Selon Rue89, « ce n'est pas la première fois qu'un ministre soutient la création d'une LGV dans une petite ville pour renforcer son assise locale. En 1981, la gare du Creusot a été plantée au milieu du bassin minier bourguignon grâce à l'ancien ministre André Jarrot, maire de Montceau-les-Mines, une ville de 20 000 habitants (en réalité plus de 100 000 dans la conurbation) qui a ainsi eu sa cathédrale ferroviaire (sic) ».

Un responsable de l'AVUC (association des voyageurs-usagers des chemins de fer, qui a toujours refusé de collaborer avec la FNAUT), assure que « tout le monde rigole » de l'étrange coïncidence, et que la virgule est un vrai gâchis : « ce n'est pas une ville de 12 000 habitants qui va amener des voyageurs en plus ». Pour aller de Rennes à Angers, mieux vaut le car que le TGV ? Quant à Marie-Laure Motreuil, conseillère régionale EELV, elle estime stupidement que « la virgule est purement politique, on est dans l'esprit d'une politique de grandeur ».

Et si, complément intelligent du « tout-TGV radial », la virgule avait tout simplement été imaginée par la FNAUT pour rendre service aux voyageurs ?

François Fillon n'a pas eu de mal à répliquer à Rue89. Il en a profité pour signaler que la virgule répondait à une proposition de longue date de la FNAUT. Hubert du Mesnil, président de RFF, a fait de même lors du lancement récent des travaux. On attend que les présidents des régions Bretagne et Pays de la Loire, qui n'ont pas eu cette élégance, reconnaissent à leur tour la contribution de la FNAUT.

Performances ferroviaires

Le Boston Consulting Group a étudié les performances des systèmes ferroviaires nationaux en les rapportant aux investissements publics réalisés dans chaque pays. Parmi les bons élèves, la Suisse devance tous les autres avec un investissement public de 222 euros par an et par habitant. La France dépense 70 euros seulement, l'Allemagne 80 euros et la Suède 86 euros.

BIEN DIT

✓ **Hervé Leridon**, économiste des transports : « si les constructeurs et les pouvoirs publics persistent à favoriser la motorisation diesel, nous serons confrontés à un nouveau scandale sanitaire comparable à celui de l'amiante ».

✓ **Corinne Lepage**, ancienne ministre de l'Environnement : « la France n'a plus besoin de grandes infrastructures routières, elle est déjà bien équipée ».

✓ **François Cuenot**, analyste transport à l'Agence internationale de l'énergie : « les voitures commercialisées en France consomment en moyenne 6 litres/100 km. Arriver à 2 litres dans 10 ans semble très ambitieux, espérer 3 à 4 litres en 2030 est plus réaliste ».

La crise rend raisonnable

Dépenses sociales en hausse, recettes fiscales en baisse : confrontés à une véritable crise financière, les départements sont amenés à rogner sur leurs sacro-saintes dépenses routières.

Ces dépenses ont fondu depuis 3 ans, passant de 4,5 milliards en 2009 à 3,9 en 2010 et 3,6 en 2011.

A la suite du Loiret (FNAUT Infos n°201), le Calvados vient d'annuler trois chantiers de mises à 2x3 voies. L'Indre-et-Loire refuse de participer à l'achèvement du périphérique de Tours. Le Gard et les Bouches-du-Rhône hésitent à financer le contournement d'Avignon.

L'entretien des 380 000 km de routes gérés par les départements va donc être étalé dans le temps. Des entreprises pourraient disparaître : comme celui de la construction automobile, le secteur des travaux publics est aujourd'hui surdimensionné mais sa reconversion nécessaire n'a pas été anticipée.

Bêtisier

✗ **Yves Fromion**, député UMP du Cher, opposant au tracé médian du projet POCL de doublement de la LGV Paris-Lyon par le centre de la France : « le tourisme et la viticulture sont les deux mamelles du Cher Nord, croyez-vous que des gens viendront louer des gîtes ruraux alors que dix TGV dans chaque sens passeront chaque jour à 5 km ? ».

Série noire

Le TVR de Caen a récemment perdu son moteur électrique, situé à l'arrière du véhicule. Selon Viacités, « cet événement s'ajoute à la longue liste de problèmes de pièces déjà rencontrés sur le TVR, jupes cache-roues, galets, étriers, timons, pédales de traction, capteurs du rail,... C'est notamment en raison des impacts des nombreux dysfonctionnements sur la disponibilité et la fiabilité du TVR que Viacités a pris la décision, le 14-12-2012, de remplacer ce matériel par un tramway sur fer. »



Transports urbains

Le versement transport des entreprises rapporte 6 milliards d'euros par an, la moitié en Ile-de-France, la moitié en province. Les entreprises se plaignent de son taux, trop élevé selon elles. Riposte du STIF : en Ile-de-France, elles consacrent 4 milliards d'euros par an à leur parc automobile (achat de véhicules et fonctionnement).

En 20 ans, le taux de couverture du coût des transports urbains par les recettes a chuté, il est passé de 56% à 36%. En 2011, leur fréquentation a augmenté de 4,5%. Le taux de fraude est inférieur à 15%, il est de 60% pour le stationnement payant (source : UTP).

Pitbull clandestin

Le 26 mai 2012, à 12h, le service de capture et de fourrière de la Ville de Dijon a été alerté par le PC sécurité de la Ville, lui-même prévenu par la police nationale (qui, elle-même, avait été appelée par la brigade ferroviaire de la SNCF) de la présence d'un pitbull dans le TGV Paris-Zurich, animal qui visiblement circulait sans maître. A Dijon, à 11h58, le chien est descendu du train et a suivi un groupe de voyageurs jusqu'au parvis de la gare. Là, il est monté dans un car affrété pour un séjour organisé. Le conducteur a eu la présence d'esprit de fermer les portes de son car, ce qui a permis aux agents du service de capture, arrivés à la gare à 12h15, de localiser et de capturer l'animal (en réalité un croisé staff).

Alsace

● Francis Meyer, président de l'Association pour la Promotion du chemin de fer Colmar-Metzeral (APCM), déplore que le Conseil régional ignore le potentiel touristique de la ligne et observe passivement l'évolution de la fréquentation : la navette des Crêtes a été rétablie, mais sans coordination avec le TER. L'offre TER a été réduite entre les 16 juillet et 17 août comme entre Noël et le Nouvel an, « au contraire des Länder allemands qui encouragent l'usage des transports collectifs par une grande diversité de mesures incitatives : les cars sont toujours complémentaires des trains, jamais concurrents ; en France, la multiplicité des autorités organisatrices est un obstacle à la création d'un système de transport efficace et mène forcément à un gaspillage des fonds publics ».

Aquitaine

● Jean-Claude Duhart, président du COBARTEC, a réagi au projet de la SNCF de supprimer l'unique aller-retour TGV Paris-Arcachon du mardi au jeudi, et de réduire la desserte à un aller-retour unique le lundi et le vendredi. A partir de comptages réalisés par son association, il conteste les chiffres de fréquentation avancés par la SNCF et rappelle que le bassin d'Arcachon « connaît la plus forte évolution démographique d'Aquitaine et une attractivité inégale ».

Auvergne

● Philippe Valériano, représentant de la FNAUT en Auvergne, a remis au Conseil régional un document de 25 pages faisant le point sur la mise en place du service dit cadencé dans divers cas précis relatifs aux TER-Auvergne (dessertes périurbaines et relations régionales ou interrégionales). Il estime que les usagers ne peuvent se satisfaire d'une augmentation de l'offre globale TER : le choix de privilégier exagérément les relations les plus utilisées aux heures de pointe conduit en effet à désertifier certaines lignes (c'est le cas en particulier de Volvic-Ussel) et, même sur les lignes de banlieue très bien desservies en semaine, à réduire l'offre du week-end, notamment celle du dimanche, à un niveau inférieur au minimum acceptable. Il dénonce par ailleurs la non prise en compte, dans les statistiques de régularité publiées par la SNCF, des suppressions de trains, et il demande que le Conseil régional contraigne la SNCF à abandonner cet artifice trompeur.

Ile-de-France

● Simone Bigorgne, présidente de l'AUT Ile de France, a fait part au président de RFF du mécontentement de l'AUT face au retard apporté à la réalisation de la tangentielle nord d'Ile de France, première liaison rapide périphérique devant relier Sartrouville à Noisy-le-Sec. Inscrite au contrat Etat-Région en 2000, cette « tangentielle légère nord » (TLN) a fait l'objet d'une enquête publique en 2006 et l'avant-projet d'une première phase Epinay-Le Bourget a été adopté en 2009, la mise en service étant prévue à l'automne 2014. L'association estime que la gestion par RFF, maître d'ouvrage coordinateur, est directement responsable du retard alors que cette TLN peut être considérée comme une première étape du projet Grand Paris, pour un coût kilométrique trois fois moindre. Alors que RFF est capable de mener avec succès de très grands projets tels que la LGV Est, d'autres projets franciliens pilotés par RFF ont déjà subi des retards importants en phase travaux, tels que la passerelle de Massy ou les travaux RERB+. L'association dénonce la communication « indigente » de RFF en direction des usagers des transports et des riverains.

● Thierry Delvaux, président de l'association Mieux se déplacer à bicyclette (MDB) a publié, dans la revue Roue libre de juillet 2012, un dossier approfondi sur le stationnement privé des vélos, tandems, remorques,... dans les immeubles d'habitation et de bureaux, un sujet très négligé en France jusqu'au vote de la loi Grenelle 2 et qui constitue un frein à l'usage quotidien ou occasionnel du vélo.

Rhône-Alpes

● L'association franco-suisse Sauvons le Tonkin a organisé fin septembre une manifestation pour la réouverture de la ligne ferroviaire Evian - Saint-Gingolph. Selon son président Benoît Grandcollot, « alors que nous subissons dans notre région un trafic automobile de plus en plus asphyxiant, sans aucune alternative de transport collectif, et alors que le CEVA Genève-Annemasse va devenir une réalité, la ligne sud-lémanique est le dernier maillon ferroviaire manquant autour du lac Léman (17 km) et, pendant que nous attendons des décisions, la plateforme se dégrade sans cesse ».

● L'ADTC Savoie a créé une antenne dans le bassin d'Albertville où les transports publics sont encore sous-développés : les TER ne sont pas assez fréquents et leur régularité est insuffisante, on attend toujours une vélostation en gare d'Albertville, il manque un réseau de bus et de taxis entre Albertville et les communes voisines, il est difficile de se déplacer en autocar dans le Beaufortin.

Activités de la FNAUT

● La FNAUT a participé à la rencontre du 27 août entre les associations de consommateurs et les ministres Pierre Moscovici et Benoît Hamon. Jean Sivardière a expliqué pourquoi la FNAUT était opposée à une baisse des taxes sur les carburants, ruineuse pour l'Etat.

● Anne-Sophie Trcera a participé à une réunion de la Commission Européenne sur les droits des voyageurs et à une rencontre entre le bureau « Veille économique et prix » de la DGCCRF et les associations de consommateurs.

● Un séminaire FNAUT-Keolis a été organisé à Paris : il a permis des échanges fructueux entre l'opérateur et les militants de la FNAUT.

● Jean Sivardière et Jean Lenoir ont rencontré Jean-Pierre Audoux, délégué général de la Fédération française des Industries Ferroviaires (FIF).

● Jean Sivardière et Régis Bergounhou ont été reçus par Amélie Verdier, directrice du cabinet de Jérôme Cahuzac, ministre du Budget.

● Jean Sivardière, Jean Lenoir et Marc Debrincat ont rencontré Sophie Boissard, directrice stratégie-développement à la SNCF.

● Jean Sivardière et Jean Lenoir ont été reçus par Jacques Archimbaud, directeur adjoint du cabinet de Cécile Duflot, ministre de l'égalité des territoires et du logement. Ils ont été auditionnés par le député Olivier Faure, président de la mission « Infrastructures de transports collectifs et ferroviaires » de l'Assemblée Nationale.

● Jean Sivardière et Régis Bergounhou ont été reçus par Bertrand Gaume, directeur du cabinet de Benoît Hamon, ministre de la Consommation, et par Claire Dagnogo, conseillère de Marilyse Lebranchu, ministre de la Réforme de l'Etat, de la Décentralisation et de la Fonction publique.

● Jean Lenoir a rencontré Christophe Piednoël, Directeur des relations extérieures de RFF et Vincent Duguay, directeur commercial.

● Jean Lenoir et Marc Debrincat ont rencontré Alexis Vuillemin, directeur-adjoint de la DGITM, et Christophe Fanichet, directeur des trains Intercités.

● Jean Sivardière a été reçu par Patrick Vieu, conseiller à l'Elysée.

fnaut infos- Bulletin mensuel d'information

Directeur de publication : Jean Sivardière
CPPAP n° 0913 G 88319 - Dépôt légal n° 209
ISSN 0983-172 X - Tirage : 1500 ex.
Imprimerie : Sipap-Oudin, 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, M° Pernet

tél. : 01 43 35 02 83 fax : 01 43 35 14 06

e-mail : contact@fnaut.fr

Internet : <http://www.fnaut.fr>

CCP : 10 752 87 W Paris

Le prix des carburants automobiles

La récente réduction, provisoire, des taxes sur les carburants automobiles est une mesure franchement stupide (elle a bénéficié à tous les automobilistes, riches ou pauvres) et gaspilleuse d'argent public (son coût annoncé pour l'Etat, 300 millions d'euros, sera sans doute dépassé car, selon la Direction des douanes, une réduction des taxes de 1 centime pendant un mois coûte en réalité 50 millions à l'Etat).

La FNAUT a proposé au contraire des mesures de fond réalistes pour limiter la dépendance pétrolière des automobilistes. Mais, à l'exception de la pratique très efficace de l'écoconduite, ces mesures (développement des transports collectifs, offre accrue de logements sociaux, densification urbaine autour des axes de transport collectif) ne peuvent produire d'effet immédiat. Que faire pour soulager rapidement les ménages à faible pouvoir d'achat, captifs de la voiture et fragilisés par ailleurs par la hausse du coût des produits alimentaires et du chauffage domestique?

Une aide ciblée sur les automobilistes à faibles revenus est difficile à mettre en œuvre. Un critère purement géographique (une aide aux habitants des zones mal desservies par les transports collectifs) ne permet pas de distinguer entre automobilistes riches et pauvres. Instaurer un « chèque essence » sur le modèle des tickets restaurant ou des chèques vacances ? La mesure, financée par les employeurs, permettrait d'atténuer les inégalités géographiques mais ne ciblerait que les salariés : en province, 85% des salariés utilisent leur voiture pour aller travailler contre 14% à Paris.

Mais toute aide directe à l'achat de carburant présente des effets pervers et ne responsabilise pas le consommateur : elle encourage l'usage de la voiture, souvent en solo, et l'allongement des distances entre domicile et lieu de travail.

La FNAUT refuse donc toute aide aux ménages à faibles revenus fléchée sur le carburant et préconise au contraire une allocation « neutre », préservant leur liberté de faire des choix adaptés à leurs besoins : formation à l'écoconduite, report sur le transport collectif ou le vélo à assistance électrique, isolation du logement, achat d'une chaudière plus performante, alimentation,...

Jean Sivardière



Photo : Fabrice Michel

LE DIX-HUITIÈME CONGRÈS DE LA FNAUT

Organisé par l'Association pour la promotion des voies ferrées jurassiennes (APVFJ) et la FNAUT Franche-Comté, ce 18ème congrès s'est tenu à Lons-le-Saunier les 20 et 21 octobre 2012. Les militants de la FNAUT se sont interrogés sur le manque d'intérêt du gouvernement Ayrault pour le secteur des transports, et sur l'argent public qu'il consacre à la filière automobile et à la baisse des taxes sur les carburants. Il est urgent que les enjeux des transports soient pris au sérieux : difficultés de déplacement de toute une part de la population, impact du trafic urbain sur la santé publique, dépendance pétrolière, dérèglement climatique. La FNAUT attend des réformes profondes : rejet des projets d'infrastructures anti-écologiques ou inutiles, introduction d'une fiscalité écologique, lancement d'un programme ambitieux de développement des alternatives à la voiture, au camion et à l'avion.

Avec une parfaite régularité depuis sa création en 1978, la FNAUT organise un congrès tous les deux ans. Son 18ème congrès s'est tenu à Lons-le-Saunier les 20 et 21 octobre 2012 : 160 représentants de ses associations, venus de toutes les régions françaises, y compris les plus éloignées, y ont participé.

L'organisation matérielle du congrès, remarquable, a été prise en charge par les militants de la très active Association pour la promotion des voies ferrées jurassiennes (APVFJ), soutenue par la FNAUT Franche-Comté et le siège national de la FNAUT (Fabrice Michel). Elle a été facilitée par l'aide financière apportée par la Ville de Lons-le-Saunier (qui a permis à la FNAUT de disposer des locaux du Carrefour de la Communication), le Conseil général du Jura et le Conseil régional de Franche-Comté.

La préparation du programme et l'animation des débats ont été assurées par Jean Sivardière, président de la fédération, aidé des membres du bureau.

La veille du congrès, les congressistes ont pu participer à une découverte technique en TER de la pittoresque ligne du Haut-Jura, dite ligne des Hirondelles, entre Saint-Claude et Champagnole : l'occasion d'attirer l'attention sur cette ligne, dont l'avenir incertain est l'une des préoccupations de l'APVFJ et de la FNAUT Franche-Comté. Ils ont été reçus par la municipalité de Saint-Claude, elle aussi inquiète des risques qui pèsent sur la ligne.

Le samedi, les congressistes ont pu partager un buffet de produits régionaux biologiques. En fin d'après-midi, ils ont été reçus très cordialement par Jacques Pélissard, maire de Lons-le-Saunier, puis ils ont partagé un dîner festif à la salle municipale du Puits-Salé, site primitif de la ville. Dimanche après-midi, à l'issue d'un congrès au programme très riche, une visite organisée du centre historique de la ville - le Vieux-Lons, le théâtre, l'Hôtel-Dieu et ses apothicaires - leur a été proposée.



Le congrès de la FNAUT ne remplit pas la même fonction que le congrès d'un parti politique ou d'un syndicat, destiné à définir ou à confirmer une doctrine et à choisir des dirigeants. Les orientations générales de la FNAUT, adoptées lors de sa création, font toujours l'objet d'un consensus et sont régulièrement actualisées par son Conseil national. Dans ces conditions, son congrès est principalement une occasion de rencontres avec des élus et des experts, et d'échanges entre les militants des associations.

Rapport de conjoncture et motion générale

Une analyse de la politique des transports du gouvernement Ayrault, effectuée en toute indépendance en se basant sur des faits précis et non sur des considérations partisans, a été présentée par le bureau. La FNAUT regrette le peu d'intérêt du gouvernement pour les transports et l'environnement, et son manque de vision à long terme dans ces domaines.

Soumis à l'avance aux associations et enrichi grâce aux commentaires reçus, cette analyse et la motion ont été adoptées à la quasi-unanimité par les congressistes. Une nouvelle fois, la FNAUT a confirmé sa cohésion interne malgré la diversité des préoccupations de ses associations et des sensibilités politiques de leurs membres.

Dialogue avec les élus

Le traditionnel débat du samedi matin avec les grands élus avait pour thèmes d'une part le financement des transports collectifs dans un contexte budgétaire difficile, d'autre part la poursuite de la décentralisation et la réforme des collectivités territoriales. Ont répondu à notre invitation : Jacques Lançon, adjoint écologiste (MEI) au maire de Lons-le-Saunier ; Christophe Perny, président PS du Conseil général du Jura ; enfin Marie-Guite Dufay, présidente PS du Conseil régional de Franche-Comté.

Les actes du congrès

Les actes comprendront le rapport sur la politique des transports de l'actuel gouvernement, le texte de la motion adoptée par les congressistes, les principales déclarations des élus invités au débat du samedi matin, l'intervention de l'économiste Yves Crozet, des précisions sur les Tickets Verts et Rouges, un compte-rendu des travaux des ateliers, enfin les divers exposés présentés à la fin du congrès.

Le document sera prochainement disponible au siège de la FNAUT (chèque de 6 euros, port compris, à l'ordre de la FNAUT).

Intervention d'Yves Crozet

Yves Crozet est un économiste bien connu, professeur à l'université de Lyon et ancien directeur du Laboratoire d'Économie des Transports (LET). Son intervention passionnante, qui a duré deux heures, a été particulièrement formatrice et stimulante. Elle a porté d'une part sur l'évolution future de la mobilité et de sa répartition modale d'ici 2030, d'autre part sur la situation financière de la France et les futures possibilités de financement des infrastructures de transports et de leur exploitation.

Tickets verts et rouges

Le congrès a par ailleurs, à l'issue d'une discussion traditionnellement très animée, attribué ses prix - Tickets verts et Tickets rouges - dans un souci de pédagogie, en écartant toute polémique politicienne et en s'efforçant de mettre en évidence la diversité des préoccupations de la FNAUT.

Vie interne de la FNAUT

Les cinq réseaux thématiques de la FNAUT se sont réunis et ont fait le point sur leurs activités : les ateliers ont été animés par Maurice Abeille (déplacements urbains), Jean-François Troin (LGV et TGV), Jean Lenoir (trains Intercités), Christian Broucuret (TER) et Patrick Marconi (fret).

Un 6ème atelier, animé par Marc Debrincat, a été consacré aux méthodes d'action des associations locales : Raphaël Calvelli, responsable d'un groupe d'usagers du TGV Thalys, a présenté sa riche expérience.

La dernière séquence du congrès a été consacrée à divers exposés.

François Jeannin, Patrick Réal et Jean-Claude Vuillemin (FNAUT Franche-Comté et APVEF) ainsi que Claude Budry (Association suisse Transport et Environnement) ont décrit les menaces qui pèsent sur la desserte ferroviaire de la Franche-Comté et sur les relations franco-suisse.

Madeleine Lechmann, coordinatrice des sections et membre de la direction de l'ATE, a présenté avec brio l'organisation et les activités de l'ATE.

Jean Lenoir, après avoir décrit la stratégie actuelle de la SNCF, a expliqué comment la FNAUT intervenait auprès du ministère des transports et des parlementaires pour défendre plus particulièrement les trains Intercités.

Enfin Jean Sivardière a conclu le congrès en présentant quelques réflexions sur les objectifs, l'indépendance, la démarche pragmatique, le fonctionnement, les difficultés, les projets immédiats et l'avenir de la FNAUT.

Rapport de conjoncture : un mauvais départ

Le plan de « sauvetage » de la filière automobile est inefficace, coûteux (l'État aide l'industrie à produire des véhicules électriques, puis les consommateurs à les acheter) et mal ciblé : la voiture électrique n'a qu'un créneau très étroit, le véhicule urbain. Le gouvernement a fermé les yeux sur une crise structurelle de surproduction liée à la contraction du marché européen.

La baisse des taxes sur les carburants automobiles est un gaspillage d'argent public qui rendra plus difficile le lancement du 3ème appel à projets pour les TCSP des villes de province, promis mais encore non financé. Au lieu de lancer une campagne en faveur de l'écoconduite, le gouvernement a pris une mesure démagogique et donné un signal-prix dangereux.

Un réexamen du SNIT est inévitable. Mais, à part le canal Seine-Nord, le gouvernement n'a envisagé jusqu'à présent que l'élimination de projets de LGV. Il maintient les projets autoroutiers (A831, A45, rocade L2 de Marseille, Nouvelle Route du Littoral de La Réunion...) et le projet aberrant d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes.

Au lieu de définir les besoins et de dégager les financements nécessaires, on veut adapter les projets aux financements existants. Taxe poids lourds exceptée, le projet de loi de finances 2013 écarte pratiquement tout recours à la fiscalité écologique. Les niches fiscales anti-environnementales sont pérennisées (non-taxation du kérosène, sous-taxation du gazole aux effets désastreux sur la santé publique...). La taxe autoroutière, créée en 2010 pour financer les trains Intercités, reste à un niveau dérisoire (35 millions).

La conférence environnementale a quasiment ignoré le secteur des transports, premier contributeur français aux émissions de gaz à effet de serre.

La FNAUT s'inquiète des intentions du gouvernement en matière de gouvernance ferroviaire (recours à une solution à l'allemande dans un contexte politique et économique très différent, report de l'exploitation souhaitable du TER en délégation de service public).

Réforme des collectivités territoriales : le gouvernement veut opportunément renforcer le pouvoir des régions, mais aussi maintenir le « mille-feuille administratif » et la clause de compétence générale des collectivités. Clarifier ne suffit pas, il faut simplifier.

Aménagement du territoire : les intentions (logement social, densification) sont plus pertinentes. Cette politique permettra à terme de désaturer les villes et de réduire la dépendance automobile des ménages modestes.

MOTION GÉNÉRALE : UNE NOUVELLE POLITIQUE DES TRANSPORTS

1. Infrastructures de transport

Le Schéma National des Infrastructures de Transport doit être revu :

- il accorde une place exagérée à de grands investissements routiers, aéroportuaires et fluviaux anti-écologiques ou d'utilité non démontrée ;
- les TCSP urbains doivent faire rapidement l'objet d'un nouvel appel à projets, en y incluant la revitalisation des étoiles ferroviaires urbaines ;
- l'adaptation des transports collectifs aux personnes handicapées doit être poursuivie fermement ;
- la régénération, la modernisation et le maillage du réseau ferré classique doivent être accélérés ;
- les projets de LGV ne doivent pas faire l'objet d'un moratoire global mais être sélectionnés au cas par cas (le projet Poitiers-Limoges, coûteux et inadapté, doit être éliminé) et hiérarchisés ;
- les projets de gares TGV distinctes des gares centrales et non connectées au réseau classique doivent être éliminés.

2. Déplacements urbains

Les autorités organisatrices de transports urbains (AOTU) doivent avoir de nouvelles possibilités d'action :

- elles doivent disposer de toutes les compétences transports (grandes voiries, vélo, covoiturage, autopartage, stationnement, politique d'urbanisme) ;
- la gestion du stationnement doit être décentralisée et les amendes dépenalisées et versées aux collectivités ;
- les compétences des AOTU doivent être étendues au bassin de vie ;
- le code de la rue doit être complété pour protéger les usagers vulnérables ;
- des mesures réglementaires et fiscales doivent encourager l'autopartage ;
- l'expérimentation du péage urbain doit être autorisée sans conditions ;
- les PDU doivent être rendus obligatoires dans les agglomérations de moins de 100 000 habitants ;
- la mise en place de la prime transport (prise en charge par l'employeur de 50% du coût de l'abonnement domicile-travail) doit être évaluée et une campagne d'information lancée en direction des salariés qui en ignorent très souvent les avantages.

3. Transport ferroviaire de voyageurs

3.1 La FNAUT demande à l'Etat de relancer les liaisons Intercités de jour et de nuit, en complément du TGV :

- rénovation de la qualité de service (fréquence minimale des dessertes, capacité et confort des trains, relations directes et correspondances, tarification,

suppression de la réservation obligatoire sur les Teoz, transport des vélos et restauration à bord) ;

- contrôle de la qualité et création de comités de lignes sur le modèle TER ;
- extension de la validité de la carte enfant-famille aux trains Intercités ;
- inclusion dans le réseau Intercités des relations interrégionales actuellement gérées par au moins trois régions, de manière à constituer un véritable réseau national Intercités complémentaire des réseaux TGV et TER ;
- financement intermodal des investissements en matériel roulant et de l'exploitation par des taxes sur les billets d'avion (vols intérieurs) et les péages autoroutiers ;
- refus d'une autorisation générale de création de services routiers Intercités, qui fragiliseraient le rail.

3.2 La FNAUT demande à l'Etat de faciliter le développement du TER par :

- une extension du versement transport des entreprises à tout le territoire ;
- une ouverture du TER à la concurrence (délégation de service public) afin d'améliorer la qualité de service et de diminuer les coûts supportés par les régions, en commençant par les lignes à faible trafic menacées de fermeture ;
- la répartition des compétences transport des départements aux agglomérations et aux régions.

La réouverture de lignes périurbaines permet d'absorber du trafic automobile et de densifier l'habitat et les activités autour des gares : elle ne doit pas être bloquée par la stupide « circulaire Bussereau », qui impose la suppression de tous les passages à niveau.

4. Circulation routière

- Une réduction de la vitesse maximale autorisée à 110 ou même 90 km/h sur certaines autoroutes (A13, A86, A31, A7, A8, A9) a entraîné moins d'embouteillages, d'accidents, de pollution de l'air et de consommation de carburant. La FNAUT demande donc une réduction générale de la vitesse d'au moins 10 km/h sur l'ensemble du réseau autoroutier (la vitesse maximale est de 120 km/h en Belgique, Espagne, Finlande, Grèce, Irlande, Pays-Bas, Portugal, Suède, Suisse, de 110 km/h au Danemark et en Grande-Bretagne).

- Les passages à niveau doivent être sécurisés (radars, ralentisseurs, remplacement du feu rouge clignotant par un feu rouge fixe) et mieux figurer dans l'enseignement des auto-écoles.

- Les sanctions pour petits excès de vitesse doivent être maintenues.

- La FNAUT réclame une campagne d'information sur le coût des carburants (rapporté au salaire minimum) et la promotion de l'écoconduite.

5. Transport des marchandises

La dégringolade du fret ferroviaire, suite à l'abandon par la SNCF du wagon isolé, pénalise l'environnement et les économies locales. L'Etat et les régions doivent soutenir la création d'opérateurs ferroviaires de proximité sur l'ensemble du territoire et pas seulement dans les ports.

La FNAUT demande aussi à l'Etat de revenir sur la généralisation de l'autorisation de circulation de camions de 44 tonnes et de refuser toute expérimentation des mégacamions.

Les autoroutes ferroviaires et maritimes doivent être développées.

Un réseau fret doit être créé à partir de lignes actuellement fermées, aux performances modestes mais réutilisables pour un faible coût d'investissement.

La FNAUT suggère le lancement d'Etats Généraux du fret ferroviaire réunissant tous les acteurs et permettant de faire un bilan des évolutions récentes et de dégager la volonté politique de sauvegarder et développer un secteur essentiel de l'activité ferroviaire.

6. Fiscalité et aides publiques

La FNAUT demande la suppression des niches fiscales anti-écologiques :

- la correction du barème fiscal automobile, qui surestime de 30% le coût d'usage de la voiture ;
- la taxation du kérosène consommé par les avions dans les vols intérieurs et l'instauration d'une écotaxe sur les billets d'avion pour financer les LGV ;
- la hausse de la taxe autoroutière finançant les trains Intercités ;
- l'alignement progressif de la fiscalité du gazole sur celle de l'essence ;
- la suppression du bonus à l'achat de voitures neuves.

La taxe poids lourds doit être mise en place comme prévu mi-2013, et son produit affecté uniquement au développement du fret ferroviaire. La part régionale de la TICPE, à affecter au développement du TER, doit pouvoir être fixée librement par les régions.

Le produit des écotaxes doit être affecté, de manière rationnelle et pédagogique, au financement des transports collectifs urbains, routiers de proximité et ferroviaires.

Les aides publiques accordées aux aéroports et compagnies aériennes doivent être strictement encadrées.

7. Réglementation

Le service prévisible doit concerner le secteur maritime (desserte des îles).

L'affichage du contenu en gaz à effet de serre de toutes les prestations de transport doit être rendu obligatoire.

Des économistes ont pensé que la mobilité des personnes croîtrait proportionnellement au niveau de vie - une tendance observée de 1960 à 1990 dans les pays développés comme dans les pays en voie de développement - pour atteindre 600 km/jour/habitant pour un revenu annuel de 250 000 dollars !

Une fringale de mobilité...

La mobilité dépend de l'intérêt d'une activité à destination ou pendant le transport par rapport au coût du transport (coût monétaire, temps passé à collecter l'information puis à voyager).

De 1970 à 1996, le temps de transport quotidien est resté quasiment invariant : 90 minutes à Paris, 60 à Lyon, 40 à Lorient. Mais notre espace-temps s'est dilaté, le gain de vitesse sert uniquement à augmenter les distances parcourues quotidiennement ou lors des déplacements occasionnels : la vitesse fait gagner du temps mais consommer de l'espace. Cependant on rencontre des gains de vitesse illusoire : aux USA, l'avion n'offre qu'une vitesse moyenne de 260 km/h si on tient compte de l'accès aux aéroports, des temps de contrôles...

On va plus vite, plus loin, plus souvent mais moins longtemps. Le temps gagné ne sert pas à se reposer plus, mais à bouger encore plus. La limite vient du temps passé dans les transports. Le temps devient la ressource la plus rare.

En France, de 1994 à 2008, la mobilité a augmenté de 40% chez les retraités, mais elle est restée stable chez les autres catégories sociales.

...sous contraintes

Le transport rapide est synonyme d'étalement urbain (le summum est atteint avec le TGV, qui élargit considérablement le territoire atteint en une heure de trajet, avec en plus des abonnements vendus à perte). La ville est une pyramide de sable : un centre attractif entraîne une base de chalandise toujours plus large.

Si on laisse faire, le trafic automobile urbain pourrait augmenter de 42% d'ici 2050, la hausse pourrait être limitée à +13% avec un fort transfert modal.

L'étalement urbain (4 fois plus important aux USA qu'en Europe) est remis en cause : aujourd'hui, on se force à aller moins vite pour obliger à réduire les distances ; le métro est délaissé au profit du tramway plus lent, mais qui permet la rénovation urbaine, une réduction de la place de la voiture, un accès facilité depuis la périphérie.

Pour les marchandises les tonnages diminuent (moins de charbon, d'acier,...) mais les tonnes.km augmentent beau-

coup plus vite que le PIB : les marchandises aiment voyager, surtout si elles sont à forte valeur ajoutée.

Sauf pour l'agriculture, produire localement engendre des surcoûts car les effets d'échelle disparaissent. C'est pourquoi les usines de haute technologie sont mondialisées.

Les pondéreux voyagent peu car le coût du transport est plus élevé que la valeur de la marchandise, leur marché est étroit, le délai compte peu (ainsi le transport d'eau potable par navire est abandonné au profit d'usines de dessalement). C'est tout le contraire pour les produits technologiques (le coût de transport d'un téléphone portable est négligeable).

La voie d'eau n'est pas adaptée car n'a aucun débit. De plus la navigabilité se réduit sur les grands fleuves (l'eau manque plusieurs jours par an). Et le train n'est pas fiable, alors que la route est fiable à 98%. En résumé le tout-camion est inévitable (*la FNAUT partage le constat d'Yves Crozet, non sa conclusion, trop fataliste*).

Il faut s'attendre à une hausse du coût de la mobilité quotidienne (prix pour l'utilisateur, temps passé) : les politiques publiques doivent privilégier un usage plus rationnel de l'espace, mais la voiture se maintiendra, d'où l'importance des émissions de CO₂ unitaires des véhicules. L'impact d'une plus grande production locale sur la mobilité du fret sera faible.

Financer la mobilité : un casse-tête

Les pays développés sont malades de la dette mais nous vivons heureux grâce à la dépense publique. La loi de Wagner (1835-1917) exprime l'extension croissante de l'activité publique en valeurs absolue et relative. Pour sortir de la spirale actuelle et résorber la dette, il faut de l'inflation et/ou de la croissance (or ni l'une ni l'autre ne sont en vue), sinon on va vers une baisse obligée des dépenses publiques : la crise des finances publiques, Etat et collectivités territoriales, est devant nous.

Il faut raisonner en termes de services plutôt que d'infrastructures et de rapidité, et coordonner les investissements. Le coût total des réseaux de transport urbain augmente de 3,6% par an ; de 1995 à 2005, les recettes commerciales sont passées de 29% à 18% : il faut s'attendre à une hausse de la participation des usagers. La taxe poids lourd ne réduira pas le trafic, c'est une simple ressource fiscale.

Nous vivons la fin d'une époque, c'est l'occasion de penser autrement (*et, pour la FNAUT, d'introduire une véritable fiscalité écologique*).

La FNAUT se préoccupe de toutes les composantes de l'activité ferroviaire, du TGV au wagon isolé, du TER à l'auto-route ferroviaire. Les congressistes ont tout naturellement appuyé les analyses et propositions des associations franc-comtoises de la FNAUT quant à l'actualité et l'avenir du réseau ferroviaire régional et de ses dessertes.

1 - Il est inacceptable que les relations internationales TGV Lyria par l'axe Dijon-Dole-Suisse via Frasne, Pontarlier et Vallorbe soient détournées par Bâle et Genève fin 2014.

2 - La relation Strasbourg-Lyon par la ligne historique passant par Besançon-Centre et Lons-le-Saunier doit être traitée comme une relation d'aménagement du territoire et recevoir les crédits d'investissements et de fonctionnement correspondant à sa vocation :

- soit en la classant en Train d'Equilibre du Territoire (TET) sous la responsabilité de l'Etat, autorité organisatrice des trains Intercités ;

- soit en donnant les moyens aux trois régions concernées (Alsace, Franche-Comté, Rhône-Alpes) d'assurer une desserte TER de bout en bout dans des conditions au moins équivalentes à celles qu'offraient les dessertes assurées par trains Corail voire turbotrains.

3 - La ligne 4 (ex Paris-Bâle) doit voir sa pérennité garantie au delà de la période d'expérimentation des trains TET en cours et recevoir, elle aussi, les crédits d'investissements pour son infrastructure et les matériels qui la sillonnent, en particulier les engins moteurs.

4 - Tous ces problèmes ont en commun un appendice organique indispensable : la réouverture urgente du barreau Belfort-Delle, dont le prolongement en Suisse est quasiment achevé !

La desserte des zones rurales, la pérennité des lignes de montagne et les relations transfrontalières sont des sujets à dimension nationale qui dépassent le seul cadre franc-comtois. La FNAUT soutient donc l'action au long cours engagée par la FNAUT Franche-Comté et ses associations locales concernant les dessertes des lignes régionales Dole - Saint-Claude - Oyonnax, Besançon - La Chaux-de-Fonds et Belfort-Epinal. Elle soutient aussi leur exigence d'un rétablissement du trafic fret de wagon isolé, quasiment abandonné par la SNCF en Franche-Comté au profit du transport routier.

Coups de chapeau

En complément de ses tickets verts, la FNAUT a donné plusieurs « coups de chapeau » pour attirer l'attention sur des acteurs ayant pris des initiatives utiles aux usagers des transports.

- **La région Centre et le Conseil général du Cher** pour leurs efforts d'harmonisation du réseau TER et du réseau départemental Lignes 18 (l'intermodalité TER-car a été améliorée en particulier aux gares de Bourges, Vierzon et Saint-Amand - Montrond).

- **La ville d'Angers** pour la grande qualité de l'insertion du tramway dans le milieu urbain.

- **Le Grand Dijon** pour sa politique de densification de l'habitat et des activités le long des lignes de tramway, une contribution très pertinente à la lutte contre l'étalement urbain (13 000 logements dont 8 000 à moins de 500 m du tramway).

- **L'équipe TER de la SNCF Languedoc-Roussillon** qui s'est mobilisée, en partenariat constant avec la FNAUT Languedoc-Roussillon, et a réussi à redresser en deux ans, de manière spectaculaire, la ponctualité déplorable des TER (80% des trains à l'heure seulement en 2010, plus de 90% aujourd'hui avec des pointes de 98% : il n'y a plus de suppressions de trains et les retards sont dus surtout à des facteurs extérieurs à la SNCF).

Coups de bâton

Le Conseil général de la Moselle, présidé par Patrick Weiten (UDI), pour la coupure par une route de la voie ferrée désaffectée Fontoy - Audun-le-Tiche (22 km) dont la réactivation offrirait une nouvelle liaison entre la France et le Luxembourg.

Le Conseil général de Haute-Savoie, présidé par Christian Monteil (UMP), pour la mise en service d'une ligne de cars sur autoroute (très peu utilisée) entre Saint-Gervais et Genève, en concurrence frontale avec le TER.

Gérard Collomb, sénateur-maire PS de Lyon et président de la communauté urbaine, pour son obstination à promouvoir la construction d'un grand stade en périphérie de Lyon, sur un site dont la desserte par transport collectif (ligne T3 de tramway et noria de bus articulés) ne pourra transporter qu'une minorité des 60 000 spectateurs prévus lors des grandes manifestations.

André Vallini (PS), **Jean-Yves Dusserre** (UMP) et **Gilbert Sauvan** (PS), présidents respectifs des Conseils généraux de l'Isère, des Hautes-Alpes et des Alpes de Haute-Provence, pour leur acharnement à défendre le projet d'autoroute Grenoble-Sisteron, qui exigerait l'injection d'au moins 2 milliards d'euros d'argent public.

TICKETS VERTS ET TICKETS ROUGES

Tickets verts

Le Syndicat Mixte des Transports Urbains de Pau « Porte des Pyrénées »

Présidé par André Duchateau, maire adjoint PS de Pau, ce syndicat regroupe 22 communes soit 170 000 habitants.

Idelis, le nouveau réseau de Pau lancé fin 2010 par les nouveaux élus PS, a vu sa fréquentation bondir de 40%. L'offre a été considérablement améliorée : création de nouvelles lignes urbaines, cadencement à la demi-heure au lieu d'une heure (et même 3 lignes à 10 minutes), création de 3 lignes extra-urbaines cadencées à l'heure ; introduction d'une tarification très attractive (ticket à 1 euro l'unité, abonnement mensuel séniors à 10,5 euros). La concertation avec l'association locale d'usagers (DUT) est efficace.

L'opérateur gère aussi les services vélo et autopartage. Le SMTU va poursuivre son effort en lançant dans les prochaines années plusieurs lignes de bus à haut niveau de service (BHNS).

Le Conseil général du Tarn (CG81)

En 2006, il a cadencé ses lignes régulières de car et renforcé l'offre à plusieurs reprises, notamment entre les deux principales villes, distantes de 45 km, Albi et Castres : un service toutes les 6 minutes à l'hyperpointe, toutes les 12 minutes à la pointe et à l'heure en période creuse. La hausse de la fréquentation a été spectaculaire : + 175% en 5 ans (580 000 voyages commerciaux). Le tarif est de 2 euros pour un trajet, 15 euros pour 10 trajets, et l'abonnement mensuel est à 40 euros. Une billetterie interopérable a été instaurée (carte « pastel » permettant de charger des titres CG 81, CG 31, SNCF, Tisseo, Alibus). Toute concurrence train-car a été évitée.

En septembre 2012, le CG 81 a créé une Société Publique Locale pour exploiter les lignes régulières. Le réseau va être encore renforcé, passant de 3,5 millions de km par an à 4,7. Le parc de cars sera constitué de Mercedes Intouro et de quelques Turismo pour les deux lignes directes, qui offriront un confort supérieur à celui des véhicules de série : sièges inclinables, accoudoirs escamotables, pas entre les sièges de 680 mm ou 710 mm, liseuses individuelles, wifi sur les Turismo...

La région Centre

Alors que la région Languedoc-Roussillon a laissé tomber la ligne Alès-Bessèges, la région Centre a joué un rôle crucial dans le sauvetage de la ligne du Blanc-Argent (Salbris - Romorantin - Luçay-le-Mâle, en Sologne) en apportant, en complément de celui de RFF, les 2/3 du financement nécessaire pour rénover la voie, ramener la vitesse de 40 à 70 km/h et rétablir les

correspondances à Salbris et Gièvres avec le réseau SNCF. Maurice Leroy, président NC du Conseil général du Loir-et-Cher, avait refusé toute participation.

La ligne (56 km de voie métrique unique) est exploitée par une filiale de Keolis (80 cheminots) et est utilisée par 400 000 voyageurs par an. Intégrée au réseau TER Centre en 1991, elle est propriété de RFF (FNAUT Infos n°189).

Tickets rouges

Thierry Mariani, ancien ministre UMP des Transports dans le gouvernement Fillon, pour l'autorisation générale donnée aux poids lourds de 44 tonnes de circuler sur le territoire français, au-delà des trajets intégrés dans des transports combinés (et pour le soutien qu'il a apporté au projet de gare d'Allan en promettant une importante contribution financière de l'Etat). Cette décision était particulièrement inopportune au moment où le fret ferroviaire connaît de graves difficultés : bien loin de réduire le nombre de camions en circulation, elle ne fera que l'augmenter car elle permet au transport routier un gain de productivité de 10% par rapport au rail.

Franck Reynier, député-maire UMP de Montélimar, **Pascal Terrasse**, président PS du Conseil général de l'Ardeche et **Didier Guillaume**, sénateur et président PS du Conseil Général de la Drôme (soutenus activement par Hervé Mariton, député-maire UMP de Crest), pour leur obstination à défendre un absurde projet de gare TGV exurbanisée à Allan, en rase campagne à 8 km de Montélimar. Implantée sur la LGV Méditerranée, la gare serait à 60 km de Valence TGV et 68 km d'Avignon TGV. Sa mise en service, gaspilleuse d'argent public (230 millions d'euros avec les aménagements routiers nécessaires) et consommatrice d'espace agricole, ne ferait que compliquer l'accès des voyageurs au TGV et pénaliserait les gares de Valence-Ville, Montélimar et Orange. La FNAUT réclame l'abandon définitif de ce projet (voir FNAUT Infos n°167).

Le Syndicat mixte des Transports en commun du territoire de Belfort, autorité organisatrice du département, présidée par Christian Proust (MRC), pour la desserte par bus de la gare TGV de Belfort-Montbéliard qu'il assure dans des conditions déplorables depuis la ville de Belfort (voir FNAUT-Infos n°209 pour plus de détails). La desserte de la gare TGV depuis la ville de Montbéliard, qui dépend de la communauté d'agglomération du Pays de Montbéliard, gérée par le PS, est au contraire de bonne qualité.

Lors de la création de la FNAUT en 1978, les choses étaient assez simples :

- trop de voitures dans les villes, trop de camions circulant sur de longues distances, trop d'avions volant sur de courtes distances ;

- des alternatives fiables mais sous-développées qu'il fallait promouvoir au plus vite en jouant sur les investissements, la réglementation, la fiscalité, la qualité de service.

Malgré les progrès évidents accomplis en une génération, ce constat et ces principes sont toujours d'actualité. Ce qui a changé profondément, c'est le contexte technique, institutionnel, financier et écologique.

De nouvelles techniques, bien ou mal maîtrisées, sont apparues : TGV, tramway sur pneus, voiture électrique, agrocarburants, nouvelles technologies de l'information, covoiturage, autopartage, autocar longue distance. De nouvelles méthodes de gestion ont émergé : yield management, délégation de service public, concurrence entre opérateurs, médiation. De nouveaux centres de décision se sont imposés : Union européenne, RFF, conseils régionaux, intercommunalités. L'endettement de notre pays, la crise économique, la montée des dépenses sociales ont créé de nouvelles contraintes financières. L'émer-

gence de la sensibilité environnementale et des mouvements écologistes a renouvelé le paysage politique.

Toutes ces nouveautés, parfois inattendues, rendent le travail des militants de la FNAUT de plus en plus difficile. Ces derniers sont dans la même situation que le voyageur qui, autrefois, disposait de points de repère simples - l'indicateur Chaix, le libre accès au train et la tarification kilométrique - et qui aujourd'hui doit jongler péniblement avec les tarifs et les règlements de la SNCF.

Confrontée à cette complexification du secteur des transports, la FNAUT a dû, tout en adaptant son organisation interne et ses méthodes d'action, acquérir de nouvelles compétences, réaliser des études, en faire réaliser d'autres par des experts, et, tout en restant fidèle à ses « fondamentaux », préciser et actualiser régulièrement sa doctrine. Ce travail de fond, poursuivi avec rigueur et sans dogmatisme au sein de son Conseil national, a permis à la FNAUT d'éviter bien des erreurs possibles : accueillir sans réserve, ou au contraire refuser sommairement, les nouvelles techniques, la décentralisation, l'ouverture à la concurrence entre opérateurs, ... Son récent congrès lui a permis d'approfondir encore sa réflexion.

LA DÉMARCHE DE LA FNAUT

Pour les uns, la FNAUT est "trop" : trop ferroviaire (FNAUT Infos n°196) ou trop libérale (elle souhaite une ouverture du TER à la concurrence ou l'expérimentation du péage urbain, pourtant introduit à Londres et à Stockholm par des élus de gauche). Pour d'autres, elle n'est "pas assez" : pas assez écologiste (elle défend pourtant la taxe carbone et la densité urbaine), pas assez agressive vis-à-vis de la SNCF (comme si celle-ci était seule responsable des retards des trains, voir FNAUT Infos n°193) ou pas assez indépendante parce qu'elle siège dans de nombreuses instances officielles (sans percevoir de jetons de présence).

Rappelons donc les principes qui guident sa démarche pragmatique.

1. Observer les besoins et les difficultés des piétons, cyclistes, personnes handicapées, usagers des transports (urbains, autocar, TER, Intercités, TGV), autopartageurs, riverains d'infrastructures de transport, ... grâce à un réseau associatif étoffé, implanté dans des villes et sur des territoires variés.

2. Appréhender les transports dans leur contexte global : environnement, urbanisme, aménagement du territoire, situation économique et sociale.

3. Éviter toute forme de poujadisme, automobile ou ferroviaire, permettant de « passer à la télé ». Privilégier la pédagogie à

la démagogie : pas de « n'y a qu'à ... rendre les transports gratuits et baisser les taxes sur l'essence ».

4. Ne pas seulement dénoncer les situations anormales mais toujours accompagner les critiques de propositions constructives. Avancer des idées ambitieuses mais réalistes, tenant compte des obstacles financiers et techniques souvent très contraignants.

5. Observer et faire connaître les bonnes pratiques mises en œuvre dans les pays voisins et aussi en France.

6. Rechercher systématiquement le dialogue avec les décideurs, qu'ils soient de droite ou de gauche.

7. Pour chaque technique ou méthode d'exploitation, en rechercher le créneau de pertinence, se méfier des solutions soi-disant miraculeuses.

8. Préconiser des expérimentations sans a priori technique ou idéologique.

9. Réaliser des études et promouvoir des expertises, les connaissances du grand public ... et celles des décideurs étant souvent lacunaires.

10. Être une fédération indépendante et ouverte d'associations motivées par des préoccupations variées et complémentaires, mais rassemblées autour d'idées directrices claires et cohérentes.

Jean Sivardière ■

La SNCF vient de mettre à jour sa gamme de réductions commerciales.

La carte Enfant+ destinée aux groupes familiaux (un enfant de moins de 12 ans, au maximum 4 accompagnateurs) évolue peu. Son prix passe de 70 € à 75 €. Signalée seulement dans les guides, elle fait maintenant l'objet d'un dépliant publicitaire.

Le marché des familles est important. D'autres améliorations mériteraient d'être étudiées : l'extension à 5 accompagnateurs (la capacité des monospaces) et l'âge limite de l'enfant porté à 18 ans, pour éviter la multiplication des cartes au sein d'un même groupe familial.

L'ancienne carte 12-25, accessible jusqu'à la veille des 26 ans, est dédoublée. La carte jeune 12-17 offre des avantages annexes (sports et loisirs) ciblés sur les adolescents. La carte jeune 18-27 est accessible jusqu'à la veille des 27 ans. Le prix (50 €) est stable, le gain est intéressant : on peut voyager à prix réduit un an de plus, mais pourquoi ce changement d'habillage qui peut laisser croire qu'on gagne deux ans ? Il ternit l'image de l'entreprise : on ne trompe la clientèle qu'une fois.

La carte Escapade devient la carte Week-end et apporte la plus forte amélioration. Après des débuts de commercialisation difficiles, son usage est fortement assoupli sur le choix (3 au lieu d'une) des nuits à devoir passer à destination. Il n'y a plus de condition d'âge. Et pour un prix inchangé (75 €), elle permet à un accompagnateur de bénéficier des mêmes avantages.

Enfin, la carte Senior devient Senior+ et, passée la période de promotion à 50 € pour l'ensemble des cartes, elle augmente sensiblement de 56 € à 65 € mais garantit 40 % de réduction en 1ère classe. Si sa rentabilité baisse pour les voyages en 2ème classe, la nouvelle carte devrait tenter les seniors qui, pour un surcoût réduit, devraient apprécier le confort de la 1ère.

Les cartes concernent tous les trains, hors Ile-de-France, et donnent des réductions sur plusieurs prestations annexes (bagages, restauration, ...), valorisant ainsi l'ensemble de l'offre SNCF.

Malgré leur coût, il faut souhaiter le succès de ces cartes car, contrairement au cas de l'avion, elles permettent à la clientèle qui voyage par nécessité à ses frais de bénéficier de réductions même en périodes de pointe.

Il reste à améliorer l'information sur leur rentabilité, aujourd'hui calculée sur les seuls prix maximums garantis pour lesquels la rentabilité est la plus forte.

Jean Lenoir ■

X Guillaume Faury, directeur Recherche et Développement de PSA : « l'air qui sort du pot d'échappement d'un véhicule diesel est plus propre que l'air qu'il absorbe ; les affirmations de l'OMS sur le caractère cancérogène du diesel sont une tromperie, car les filtres à particules ont été généralisés » (source : le Canard enchaîné, qui propose : « faites un geste pour l'environnement, laissez tourner votre moteur »).

X Le Conseil général du Haut-Rhin : « le Conseil général, aux côtés des autres partenaires du Rallye France-Alsace, souhaite profiter de l'évènement pour sensibiliser le grand public aux enjeux d'une mobilité responsable, l'environnement étant une de ses priorités ».

Paradoxe

L'association de consommateurs CLCV a estimé que la baisse des taxes sur les carburants pendant 3 mois n'était pas suffisante pour soulager le consommateur (elle réclamait une baisse de 10 centimes, soit une perte pour l'Etat de plus d'un milliard d'euros). Elle a ensuite proposé d'affecter une part des taxes sur les carburants au développement des transports collectifs : plus de dépenses avec moins de recettes ?

Petit comité

La FNAUT a demandé à être auditionnée par la Commission Jospin sur la rénovation de la vie politique, elle a obtenu une réponse négative : « faute de temps », la commission n'a pu auditionner personne... Discuter tranquillement entre élus et experts, c'est plus confortable : où irait-on si les citoyens se mêlaient de ce qui les concerne ?

Vocabulaire à la mode

Veillez à saupoudrer votre prochain discours dans un colloque par les mots qu'il « convient » d'employer (inutile de connaître leur sens avec précision). Il y a d'abord les grands classiques : multimodalité et intermodalité, développement durable, écosystème, interface, dysfonctionnement, gouvernance, benchmarking. Mais on peut trouver plus savant : comodalité, optimalité, multimobilité (un néologisme créé par la SNCF), robustesse (de l'exploitation), résilience (de l'écosystème), multipolarité, polycentralité, cluster, paradigme.

Ne négligez pas les expressions toutes faites : il faut sortir des guerres théologiques et des schémas binaires ; s'intéresser au transport collectif individuel autant qu'au transport individuel collectif ; rénover la gare, ferment de recomposition urbaine ; ne pas négliger le téléporté et, bien sûr, changer de parallaxe et décloisonner le raisonnement.

1,5 tonne de CO₂ par an

Selon la climatologue Valérie Masson-Delmotte, « pour que la concentration en gaz à effet de serre arrête d'augmenter dans l'atmosphère, une règle de 3 relativement grossière entre l'absorption de CO₂ par les océans et la végétation (environ 10 milliards de tonnes par an) et la population mondiale actuelle (6,8 milliards d'individus) suggère qu'il faudrait rejeter au plus 1,5 t de CO₂ (soit en gros 0,5 tonne de carbone) par personne et par an en moyenne. Malgré leur modestie par rapport à ceux d'autres pays industrialisés, les rejets français pour le seul CO₂ devraient être divisés par 4 à 5 pour arrêter l'augmentation ». A noter qu'un aller-retour Paris-Montréal en avion pollue l'atmosphère avec 2,5 t de CO₂ par passager (tableur Ademe V6.1, septembre 2010).

Le saviez-vous ?

- Le trafic routier se décompose schématiquement ainsi : 40% est un trafic de proximité (2/3 voiture, 1/3 camion), 20% un trafic régional, 40% un trafic moyenne et longue distance (1/3 voiture, 2/3 camion).
- Selon un sondage IFOP, 63% des salariés se déplaçant en voiture lors de leurs activités professionnelles passent ou reçoivent des appels téléphoniques.
- Un colloque a été organisé récemment par l'université Paris-Dauphine et la CDC-Climat sur « l'impact du changement climatique sur le transport fluvial sur le Rhin ». A quand un colloque concernant les canaux à grand gabarit ?

BIEN DIT

- ✓ **François Cuenot**, analyste transport à l'Agence internationale de l'énergie : « maintenir un prix bas du carburant crée une barrière à l'achat de véhicules plus sobres mais plus coûteux ».
- ✓ **Chantal Jouanno**, sénatrice UMP et ancienne ministre de l'Écologie : « on nous dit qu'il faut plus d'argent pour se permettre de faire de l'écologie. Mais, en réalité, c'est parce qu'on ne fait pas d'écologie qu'on manque d'argent ».
- ✓ **Le Süddeutsche Zeitung**, journal allemand : « la baisse des taxes sur l'essence est non seulement hautement discutable sur les plans écologique et économique, mais aussi injuste socialement, car les automobilistes sont aidés, mais pas les usagers de transports publics ».
- ✓ **Jean-Marc Vittori**, les Echos : « le prix des carburants mérite plus qu'une comédie : un langage de vérité et des mesures de fond pour s'adapter à un monde où l'énergie deviendra plus chère ; le signal prix est important en économie, il vaut mieux éviter de trafiquer ce genre de données, on le paie toujours un jour ou l'autre ».

Libéralisation du rail

Selon une note interne de la SNCF citée par Les Echos, la société nationale s'attend à perdre 8% en 2017, et jusqu'à 30% en 2022, de ses parts de marchés en trafic régional, et 13% en 2017, et 40% en 2022, en trafic Intercités en raison de l'ouverture de ces activités à la concurrence. Le Conseil économique, social et environnemental (CESE) a suggéré d'expérimenter à partir de 2015 la mise en concurrence des TER. Ces tests devraient être menés à échelle réduite, dans trois ou six régions et seulement sur certaines lignes. Une réglementation européenne de 2009 impose aux États membres d'être en mesure de procéder à l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire régional en 2019.

Depuis mars 2006, date de l'ouverture totale du fret ferroviaire en France, la part de marché des concurrents de la SNCF n'a cessé d'augmenter : nulle en 2006, elle atteignait déjà 15% en 2009 et s'élevait à 20% en 2011.



Palmiers

Comme la FNAUT le réclamait depuis dix ans, la SNCF a retiré du hall principal de la gare de Paris-Lyon les bacs à palmiers mis en place lors de l'inauguration de la LGV Méditerranée. Mais a-t-elle songé aux voyageurs ? Sur quoi ces derniers vont-ils pouvoir s'appuyer quand tous les bancs situés au pied du tableau des trains au départ seront occupés ? Où pourront-ils jeter leurs canettes de bière et leurs mégots ? Ne seront-ils pas désorientés par ce grand espace vide séparant les quais et les entrées du métro, qu'ils pourront désormais repérer et atteindre si facilement en descendant du train ? Et pourquoi les priver de la vue de ces palmiers évocateurs de pays exotiques ?

Bretagne

- Jean-Yves Lelièvre, représentant de la FNAUT en Bretagne, poursuit ses enquêtes de qualité sur le terrain. Il signale ensuite aux exploitants, SNCF, Keolis,... toutes les imperfections repérées lors de ses déplacements : indications horaires introuvables ou erronées dans les gares ferroviaires ou routières, installations détériorées, manquements à la sécurité.
- Depuis plus de 20 ans, l'Association de Promotion de l'Axe Ferroviaire Bretagne Nord (APAFBN) s'est donnée comme mission de contribuer à faire vivre le pays de Dinan en assurant la promotion de la ligne Dol-Dinan-Lamballe. Elle a enfin obtenu satisfaction puisque des travaux de rénovation de l'infrastructure sont financés et vont être réalisés en deux phases : Dinan-Pleudihen (2013) et Pleudihen-Dol (2015). Aucune modernisation de la ligne n'était intervenue depuis 1920... alors que, chaque jour, 3400 personnes vont travailler à Saint-Malo, Saint-Brieuc et Rennes, et 200 chaque semaine à Paris, et que 2900 viennent travailler à Dinan.

Champagne-Ardenne

- L'association des châlonnais en Champagne usagers de la SNCF (ACCUS), soutenue par les élus de Châlons-en-Champagne et Vitry-le-François, a obtenu le maintien de l'horaire actuel du dernier TGV quotidien Paris - Bar-le-Duc, que la SNCF voulait avancer d'une demi-heure et dont la circulation aurait été ralentie.

Pays de la Loire

- La FNAUT Pays de la Loire est intervenue lors d'une grève prolongée survenue sur le réseau urbain du Mans. La Setram a mis en place chaque samedi de l'été un service garanti. Mais l'association a estimé que la situation n'était pas admissible et demandé que la Préfecture nomme un médiateur, que les collectivités ne se contentent pas d'instaurer un service garanti minimal, que les syndicats CGT et CFDT cessent d'utiliser la grève comme moyen de pression sur la direction de la Setram pour faire avancer leurs revendications si justes soient-elles, enfin que les usagers soient indemnisés.

Picardie

- La FNAUT Picardie a approuvé la suppression de la 1ère classe dans les TER de la région. Cette mesure qu'elle réclamait depuis plusieurs années était d'autant plus nécessaire que la surcharge des trains est permanente depuis l'introduction des nouveaux horaires et que la tolérance en-

vers les usagers qui «squattaient» la 1ère classe dépendait des contrôleurs et donnait lieu à des conflits. L'association a cependant fait remarquer que, les places de 1ère classe étant peu nombreuses dans les TER, la solution aux difficultés actuelles de surcharge se trouve dans un matériel adéquat et en bon état et dans la révision de certains horaires inadaptés.

- L'association des usagers des transports de l'étoile de Creil et environs (LUTECE) est très favorable au projet de liaison nouvelle Roissy-Picardie par le tracé central étudié par RFF, le plus court et desservant Survilliers dans le Val d'Oise. Cette liaison facilitera l'accès des Picards à la zone d'emploi de Roissy et au réseau TGV. LUTECE demande cependant que sa construction s'accompagne d'une augmentation de la capacité de la ligne classique Paris-Creil, qui présente des goulets d'étranglement, d'une modernisation de la gare de Creil, et de bonnes correspondances avec les lignes de l'étoile de Creil, vers Beauvais, Amiens, Compiègne et Pontoise.

Rhône-Alpes

- Antoine Jammes, vice-président, a représenté l'ADTC de Grenoble au Comité des sages, rassemblant des experts techniques et associatifs, qui a suivi l'élaboration du PDU 2014-2030 de l'agglomération grenobloise. Il a apprécié la volonté des élus d'ouvrir ce PDU sur les territoires voisins, Voironnais et Grésivaudan, mais regrette qu'une autorité organisatrice unique des transports ne soit pas mise en place sur l'aire urbaine. Il estime indispensable de mobiliser les établissements scolaires, administrations et entreprises pour favoriser des changements de comportements en matière de mobilité. Il demande aux milieux économiques de mettre sous le coude leur éternel projet de rocade nord (qui coûterait aujourd'hui un milliard d'euros) et de s'intéresser plutôt aux atouts du télétravail et à l'amélioration des livraisons.

- L'Association des usagers du train (ADUT) apprécie le lancement des travaux sur la ligne Grenoble-Lyon qu'elle réclamait depuis longtemps. Patrice Belvègue, président de l'association, regrette cependant leur manque d'ampleur et rappelle les points faibles de la ligne : « Saint-André-le-Gaz, où les trains de Chambéry coupent la voie à ceux de Grenoble, et l'arrivée à Lyon Part-Dieu, où les TGV ont la priorité sur les TER ». La ligne souffre aussi de caténaires inadaptées à l'importance du trafic et d'un trop grand nombre de passages à niveau : « nous demandons des travaux plus lourds, d'autant que la ligne sera encore plus sollicitée par la future autoroute ferroviaire alpine ».

- La FNAUT a été invitée à participer au groupe de travail transfrontalier sur la constitution du Forum d'agglomération franco-valdo-genevois. Elle est représentée par Jean-Bernard Lemoine.
- Jean Macheras a participé au jury des Challenges de la journée du transport public, organisés par le GART et l'UTP. Il a représenté la FNAUT et la FEV à une conférence organisée à Bruxelles par l'Union Européenne et l'association Civitas sur la mobilité urbaine durable.
- Alain Argenson a participé à un dîner-débat organisé à Paris par l'entreprise Dekra sur la sécurité routière et les nouvelles technologies.
- Jean-François Troin est intervenu au colloque CERTU-ADEME de Tours sur l'intermodalité et les nouveaux services à la mobilité dans les gares ferroviaires et les centres d'échanges.
- Jean Sivardière, Jean Lenoir et Marc Debrincat ont été reçus par Xavier Piechaczyk, conseiller à Matignon. L'entretien a porté sur la gouvernance ferroviaire, l'ouverture du TER à la concurrence et la révision du SNIT.
- Marc Debrincat est intervenu sur la qualité de service des transports publics lors d'un colloque organisé à Paris par l'Ecole des Ponts et Chaussées.
- Jean Lenoir a été reçu par Pierre Cardo, président de l'ARAF, autorité de régulation des activités ferroviaires. Jean Sivardière et Jean Lenoir ont été auditionnés par les membres du collège de l'ARAF.
- Jean Sivardière a participé à une conférence-forum organisée par le PREDIT sur la coexistence difficile entre les trafics voyageurs et marchandises sur le réseau ferré et en milieu urbain.
- Jean-Paul Jacquot est intervenu sur les relations ferroviaires internationales lors d'un colloque organisé au Sénat par l'association Démocraties.
- Jean Sivardière est intervenu lors d'un colloque organisé à Orléans par le Club des villes et territoires cyclables.
- Anne-Sophie Trcera, Régis Bergounhou, Marc Debrincat ont participé à une rencontre entre le bureau « Veille économique et prix » de la DGCCRF et les associations de consommateurs.
- Marie-Rose Bernazzani et Jean Lenoir ont rencontré la direction du service auto-train de la SNCF.

fnaut infos- Bulletin mensuel d'information

Directeur de publication : Jean Sivardière
 CPPAP n° 0913 G 88319 - Dépôt légal n°210
 ISSN 0983-172 X - Tirage : 1500 ex.
 Imprimerie : Sipap-Oudin, 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, M° Pernety

tél. : 01 43 35 02 83 fax : 01 43 35 14 06

e-mail : contact@fnaut.fr

Internet : <http://www.fnaut.fr>

CCP : 10 752 87 W Paris