

VOITURE, CAR, INTERCITÉS, TGV, AVION : LES COÛTS POUR LE VOYAGEUR

Guérilla dans le bocage

Incompréhensible, l'entêtement du gouvernement à imposer la construction de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes frise aujourd'hui le ridicule.

Le ministre de l'Intérieur, Manuel Valls, n'hésite pas à envoyer un escadron de plus de 500 gendarmes déloger brutalement quelques dizaines d'opposants pacifiques pour éviter la formation d'un « kyste », comme s'il s'agissait de dangereux terroristes : « la détermination du gouvernement est totale » ! Une intervention contre-productive : tous les Français ont dorénavant entendu parler du projet d'aéroport et se demandent pourquoi le gouvernement, alors même que le Président de la République demande qu'on fasse des économies, fait de ce projet régional une véritable affaire d'Etat.

A entendre Jean-Marc Ayrault, Manuel Valls, Frédéric Cuvillier, Delphine Batho,... on en arrive en effet à croire que le destin de la France est en jeu : pas d'aéroport, et c'est le déclin assuré de notre pays tout entier !

Nos ministres devraient méditer l'affaire du troisième aéroport parisien. L'ancien Premier ministre Lionel Jospin et son ministre des transports Jean-Claude Gaysot s'étaient ridiculisés en 2002 : après un « débat public » qui avait été un déni de démocratie, ils avaient confirmé le projet Picardie-Europe, le déclarant « inéluctable ». Quelques jours plus tard, le nouveau ministre de l'Équipement, Gilles de Robien, avait annulé le projet devenu « inopportun ».

Au lieu de se crispier sur ses certitudes et de répéter des slogans simplistes, le Premier ministre se grandirait en reconnaissant que le contexte économique et écologique a évolué depuis la DUP de 2008 qui a suivi une enquête bâclée (des prévisions de trafic irréalistes, 9 millions de passagers par an en 2050 contre 3,5 aujourd'hui !), et en acceptant de rouvrir le dossier.

Lancer un grand débat sur la transition énergétique et réexaminer le Schéma National des Infrastructures de Transport (SNIT) tout en maintenant un projet conçu il y a 40 ans et aussi peu écologique n'a aucun sens. On aimerait aussi que le gouvernement consacre autant d'énergie à financer les transports urbains et ferroviaires qu'à faire aboutir ce projet d'aéroport inutile.

Jean Sivardière ■

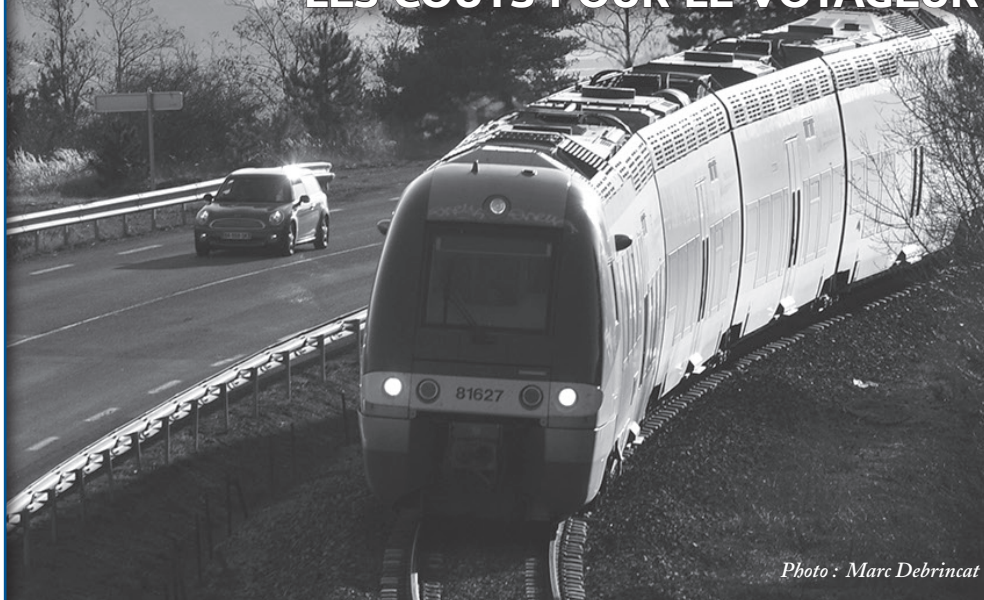


Photo : Marc Debrincat

A la demande de la FNAUT, l'économiste Jean-Marie Beauvais a actualisé son étude des coûts d'usage de la voiture et du transport collectif pour le consommateur lors des déplacements de proximité (FNAUT Infos n°203) et précisé le coût d'usage de l'autocar pour le voyageur « commercial » (hors scolaires), qui est voisin de celui du train TER. Puis il a étendu l'étude aux déplacements à longue distance, en considérant tous les modes de transport disponibles : autocar, TGV et trains Intercités, avion classique et à bas coût, voiture, covoiturage et auto-train. Sur la longue distance, l'avantage tarifaire offert par le transport collectif sur la voiture est moins net que pour les déplacements de proximité : son coût est nettement supérieur au coût marginal d'usage de la voiture.

L'étude de Jean-Marie Beauvais sur les coûts d'usage de la voiture et du transport collectif lors des déplacements de proximité, inférieurs à 80 km (FNAUT Infos n°203), a été actualisée et étendue aux déplacements à moyenne et longue distance. Ce travail a été financé par la SNCF, les autocaristes Eurolines, Réunir et iDBUS, l'UTP et le GART. Les compagnies aériennes sollicitées (Air France et Easyjet) n'ont pas daigné répondre. D'autres organismes concernés par le sujet de l'étude, tels que les sociétés autoroutières, n'ont pas souhaité cofinancer l'étude.

Rappelons que les coûts considérés ne sont pas les coûts économiques (construction et entretien de la voirie, production des services de transport collectif), et encore moins les coûts sociaux et écologiques des transports, assumés par la collectivité et non par les voyageurs, mais les dépenses supportées directement par le consommateur, après subventionnement

éventuel par l'Etat ou les collectivités territoriales. Il peut arriver que les voyageurs se fassent rembourser une partie des dépenses qu'ils engagent, par exemple par leur employeur : les sommes correspondantes étant inconnues, les dépenses retenues le sont avant éventuel remboursement.

Les coûts ont été évalués pour 2011, année la plus récente pour laquelle des données sont disponibles, et leur évolution depuis 1970 a été précisée.

La deuxième étude de Jean-Marie Beauvais a été plus délicate que la première : un plus grand nombre de modes de transport devaient être pris en compte, et les sources d'information disponibles étaient plus rares et plus disparates, ce qui a exigé des recherches minutieuses. L'expert a cependant pu obtenir des résultats précis et donner une vue d'ensemble très complète des coûts, pour le consommateur, des déplacements de proximité (moins de 80 km) et à plus longue distance.



En moyenne, le coût d'usage du transport collectif urbain et suburbain est de 12 centimes par voyageur x km (v.km) : environ 13 centimes en province et 11 centimes en Ile-de-France (10 centimes pour le seul Transilien).

Le transport départemental comprend les circuits spéciaux scolaires et les lignes régulières (qui accueillent des scolaires et des voyageurs dits « commerciaux »). Les circuits spéciaux, non accessibles à tous les publics, ont été exclus de la comparaison entre modes.

A partir des nouvelles données disponibles, notamment un important document du CERTU sur « le transport collectif départemental 2006-2009 », les coûts supportés par les scolaires et par les voyageurs commerciaux (lignes régulières et transport à la demande) ont pu être estimés séparément.

Pour les scolaires, le trajet moyen est de 11 km sur les circuits spéciaux et de 16 km sur les lignes régulières ; 64 % des voyages sont effectués sur les circuits spéciaux et 34 % sur les lignes régulières (2 % seulement sur les trains TER). Sur la base d'un prix moyen de l'abonnement annuel de 165 euros et d'un aller-retour 190 jours par an en moyenne, on obtient le coût moyen des voyages scolaires par car : 3,4 centimes par v.km.

Sur les lignes régulières, 79 % des km parcourus le sont par la clientèle scolaire. Au total, le transport scolaire représente 90 % des v.km du transport subventionné par autocar.

Selon l'Association des Départements de France, la subvention varie beaucoup d'un département à l'autre ; en 2012, seuls 28 départements offrent la gratuité totale du transport scolaire. L'expert a estimé que les familles participent en moyenne à 20 % du coût réel.

Pour les voyageurs commerciaux par car, le prix moyen par voyage est de 1,32 euros, la distance moyenne parcourue de 16 km, d'où un coût unitaire de 8,25 centimes par v.km. Le coût moyen du TER en 2011 est de 8 centimes par v.km.

Le coût moyen du transport collectif est de 10 centimes par v.km et 11 centimes hors transport scolaire par car.

Le coût complet moyen d'un déplacement en deux-roues à moteur est de 33 centimes, le coût marginal moyen de 8 centimes par v.km, la distance moyenne parcourue de 9 km.

Enfin, la dépense moyenne de l'automobiliste est 27 centimes pour les trajets de proximité (77 % des kilomètres effectués toutes distances confondues), dont 9,5 centimes pour le coût marginal (carburant + stationnement).

LES DÉPLACEMENTS À LONGUE DISTANCE

Autocar

Le transport routier de voyageurs couvre le transport régulier non subventionné (trafic international et trafic de cabotage associé) et le transport occasionnel (tourisme, manifestations sportives, culturelles ou politiques).

Pour le transport régulier, le coût moyen pour le voyageur en 2011 a été estimé sur la base des tarifs Eurolines, soit 7 centimes par v.km. Pour le transport occasionnel, les dépenses des ménages et le trafic sont connus mais la nationalité des voyageurs ne l'est pas : des Français voyagent à l'étranger mais des étrangers, sans doute plus nombreux, voyagent en France. Finalement l'expert a calculé le prix moyen par km parcouru et fait une hypothèse plausible sur le taux d'occupation moyen des autocars (de 60 places) : 75 %, d'où un coût moyen de 7 centimes par v.km.

Train

Les recettes des trains Grandes Lignes ainsi que le trafic en millions de v.km ont été fournis par la SNCF. Il en ressort un coût moyen de 11 centimes par v.km pour le TGV (y compris iDTGV, Eurostar, Thalys, Lyria, Aléo, Artesia, Gala) et de 9 centimes par v.km pour les trains Intercités (y compris les trois relations Téo). Si on ne considère que

les relations TGV sur le territoire français, le coût moyen n'est que de 10 centimes par v.km ; ce coût est de 12 centimes par v.km pour les relations TGV internationales.

Le coût moyen du transport collectif terrestre est de 10 centimes par v.km.

Avion

Les données issues des Comptes Transport de la Nation étant limitées aux transports intérieurs, les coûts ont dû être évalués à partir des données fournies par Air France-KLM, supposée représentative des compagnies traditionnelles, et par Easyjet et Ryanair, principales compagnies desservant la Métropole. Le coût moyen d'usage de l'avion est de 12 centimes par v.km : 15 pour Air France, 6 pour les compagnies à bas coûts.

Voiture

Toutes distances confondues, le coût complet moyen de la voiture est de 24 centimes par v.km. Compte tenu du taux de remplissage plus élevé du véhicule lors des longs trajets (1,74 occupants contre 1,28 pour les trajets de proximité), il est de 19 centimes seulement pour les trajets de plus de 80 km dont 6,5 centimes pour le coût marginal (carburant + péages).

Le covoiturage

En cas de covoiturage, le coût total du voyage en voiture, évalué en centimes par véhicule.km, n'est pas modifié par la présence des passagers (si on admet que les détours sont négligeables) mais il se répartit entre un plus grand nombre de personnes transportées. Le nombre des passagers est a priori plus faible pour les déplacements à courte distance que pour ceux à longue distance, car les contraintes du covoiturage sont mieux acceptées pour un déplacement occasionnel que pour des trajets quotidiens. On retiendra ainsi une valeur de 2 passagers en moyenne pour les longues distances contre 1 pour les courtes distances.

Pour les courtes distances, c'est généralement le coût complet d'usage de la voiture qui est partagé, les voitures des covoitureurs étant utilisées à tour de rôle. Le coût kilométrique étant de 34,5 centimes, le coût d'usage de la voiture est donc abaissé à 17,3 centimes par voyageur x km pour un groupe de 2 covoitureurs.

Le principe du covoiturage longue distance repose sur le partage des seules dépenses marginales (carburant et éventuels péages autoroutiers) entre les personnes voyageant ensemble, les autres frais restant à la charge du conducteur. On retient habituellement une consommation moyenne de 7 litres aux 100 km. La dépense est alors de 4 centimes/km pour le passager, elle est donc fortement abaissée par rapport à l'usage d'une voiture personnelle ; elle est 26 centimes pour le conducteur au lieu de 33 centimes pour un voyage en solo, soit une réduction de plus de 20 %.

Dans le cas d'un trajet autoroutier tel que Paris-Marseille, le coût marginal est élevé. La dépense pour le passager est alors de 6 centimes, elle n'est que de 20 centimes pour le conducteur.

L'auto-train

La voiture d'une personne ou d'un groupe de personnes est transportée sur un train spécifique, les personnes en question voyageant, elles, en train. Les bagages peuvent rester dans la voiture, les voyageurs gagnent en sécurité.

Sur la relation Paris-Nice (933 km), le voyageur en solo devra déboursier 211 euros pour le transport de la voiture auxquels s'ajouteront 97 euros pour son propre transport, soit un total de 308 euros, ce qui conduit à une dépense de 33 centimes par v.km, voisine des 33,5 centimes obtenus pour un trajet en voiture en longue distance avec une seule personne à bord. Avec plusieurs personnes à bord, l'avantage revient à la voiture car le groupe doit acheter plusieurs billets de TGV.

L'ÉTUDE DE JEAN-MARIE BEAUVAIS

Méthodologie

L'étude a couvert les déplacements internes à la Métropole et les déplacements entre la Métropole et le reste de l'Europe ; les déplacements intercontinentaux ont été exclus. Les transports fluviaux et maritimes, et les parcours terminaux (par exemple : taxi, transport urbain ou train entre le domicile et l'aéroport) ont été exclus eux aussi.

Pour évaluer les coûts des différents modes de transport pour le voyageur, l'expert a utilisé, selon la disponibilité des données :

- une approche macro-économique (au niveau national) ; les dépenses des ménages sont divisées par les parcours qu'ils effectuent ;
- une approche micro-économique (au niveau des transporteurs, SNCF, autocaristes, compagnies aériennes) ; les recettes de trafic sont divisées par les parcours effectués par les clients.

Historique 1970-2011

A partir des données macro-économiques de l'INSEE, Jean-Marie Beauvais a montré qu'en 40 ans, le coût du transport collectif a augmenté de 12 % en monnaie constante, celui de la voiture de 34 % : le prix d'achat des véhicules a baissé d'environ 20 % mais celui des carburants (+ 60 %) et surtout ceux de l'entretien et des réparations (+ 78 %) ont augmenté. L'avantage tarifaire offert par le transport collectif s'est donc accentué.

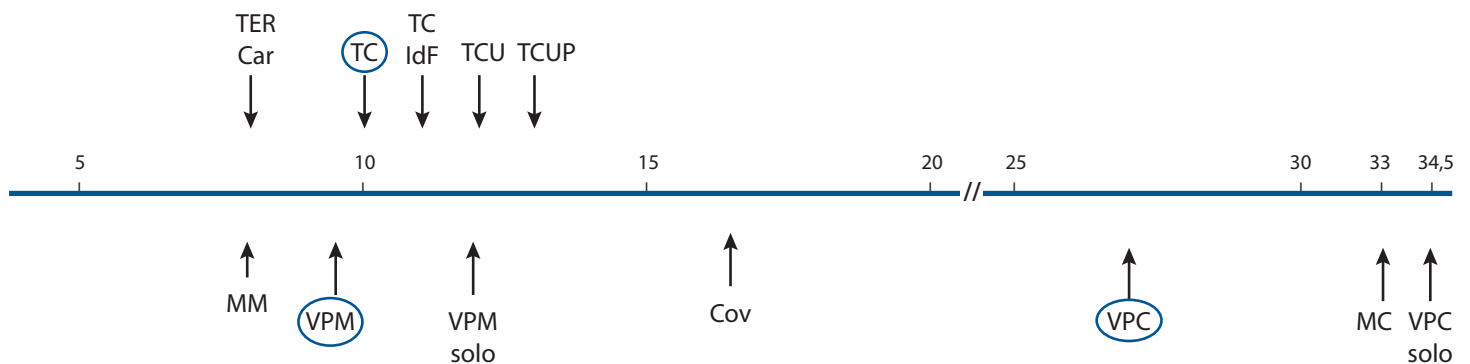
Le coût du transport urbain stagne depuis 1998. Celui du transport ferroviaire n'a pas varié depuis 1970. Celui du transport aérien a baissé entre 1991 et 1996 avec l'arrivée des compagnies à bas coûts. Celui du car a connu une hausse soutenue jusqu'en 1998, puis il a stagné (transport occasionnel) ou baissé avec l'introduction du tarif unique (lignes départementales).

Choisir la voiture ou le transport collectif ?

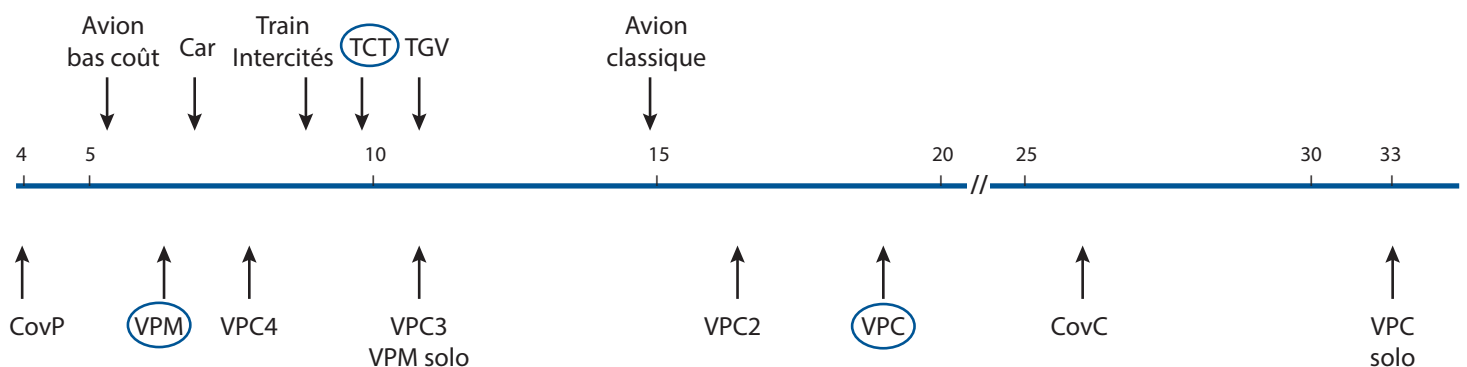
Les deux diagrammes ci-dessous présentent les résultats de Jean-Marie Beauvais en séparant les coûts du transport collectif (au-dessus de l'échelle des coûts) et ceux de la voiture (au-dessous) en centimes par kilomètre.

- TC = transport collectif, coût moyen tous modes confondus
- TCU = transport collectif urbain
- TCUP = TCU en province
- TCT = transport collectif terrestre
- VPC = voiture particulière, coût complet avec taux d'occupation moyen
- VPM = voiture, coût marginal avec taux d'occupation moyen
- VPCn = voiture avec n personnes à bord (voyage familial) ; en solo, n = 1
- MC et MP = moto
- CovC = covoiturage longue distance, coût pour le conducteur ; CovP = covoiturage, coût pour un passager.

PROXIMITE



LONGUE DISTANCE



DES RÉSULTATS TRÈS INSTRUCTIFS

Grâce à l'étude très rigoureuse de Jean-Marie Beauvais, nous disposons enfin de données précises et fiables permettant de comparer le coût d'usage des différents modes de transport (toutes les réductions sont prises en compte). Ces données sont d'autant plus utiles que le prix du transport, toujours important dans la répartition modale du trafic entre les différents modes, voit son rôle s'amplifier aujourd'hui avec la baisse du pouvoir d'achat de bien des ménages.

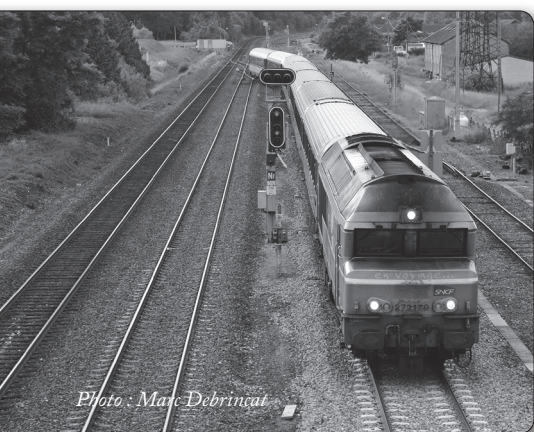


Photo : Marc Debrincat

L'évaluation des coûts des **déplacements de proximité** en 2011 confirme celle effectuée pour l'année 2008 : le coût moyen du transport collectif est, en gros, deux fois et demi plus faible que le coût complet de la voiture (avec un taux moyen d'occupation de 1,28). Ce rapport varie de 2 (transport urbain) à 3,5 (car et TER) ; de 2,5 à 4 si on compare le transport collectif à la voiture conduite en solo. Mais le coût moyen du transport collectif est un peu supérieur au coût marginal de la voiture (carburant et stationnement), et celui du transport urbain lui est supérieur de + 35 %.

Deux résultats nouveaux : le coût complet d'usage de la moto est à peine inférieur à celui de la voiture en solo, mais son coût marginal est nettement plus faible ; le coût de l'autocar pour les voyageurs commerciaux est très voisin de celui du TER.

Venons-en aux résultats relatifs aux **déplacements à longue distance**.

1. Le TGV est plus coûteux que le train Intercités, d'environ 20 %. Le train Intercités est lui-même plus coûteux que l'autocar, d'environ 30 % (cas d'Euro-lines). Enfin l'avion « traditionnel » est nettement plus coûteux que le TGV (+ 35%) mais l'avion à bas coût l'est environ deux fois moins.

2. Le coût d'usage de la voiture est de 30 % plus faible que pour les déplacements de proximité, essentiellement parce que le taux d'occupation moyen du véhicule est nettement plus élevé (1,74 contre 1,28). Les coûts de la voiture en solo sont peu différents.

3. Le coût moyen d'usage du transport collectif est en gros deux fois moins élevé que le coût complet d'usage de la voiture, mais supérieur de 50 % à son coût marginal (carburant + péages).

Un voyage automobile en solo est au moins trois fois plus coûteux (coût complet) qu'en transport collectif. Avec un, deux ou trois passagers à bord (cas d'un voyage familial), son coût est comparable respectivement à celui de l'avion traditionnel, du TGV et du car.

4. Le coût pour le conducteur d'un voyage automobile longue distance en solo peut être réduit de 20 % à 30 % en cas de covoiturage avec trois passagers payants. Le covoiturage pour les passagers est, en gros, deux fois moins coûteux que le train Intercités et le car.

	Mode	Part de marché	Distance moyenne parcourue (km)
Proximité	TCUP	2,5%	3,2
	TC IdF	7,5%	7
	Car	<1%	16
	TER	3%	50
	Moto	<1%	9
	VP	87%	11
Longue distance	Car	8%	116
	Intercités	3%	200
	TGV	20%	500
	Avion classique	8%	} France : 600 International : 980
	Avion bas coût	4%	
	VP	57%	

TGV et train classique

Les données fournies par la SNCF ont permis d'évaluer séparément le coût du TGV sur le territoire français (10 centimes par v.km) et celui du TGV utilisé entre la France et les pays limitrophes (12 centimes).

Contrairement au TGV, on ne peut donner le coût du car et de l'avion sur le territoire français. En 2011, le cabotage par autocar n'existait pas. Quant à l'avion, si l'on obtient la distinction entre les vols intra-européens et les vols intercontinentaux, une ventilation plus fine des vols intra-européens n'est pas encore disponible (la DGAC s'y emploie).

Comment expliquer la différence de prix au km, nettement plus faible que ce à quoi on s'attendait, entre les dessertes TGV intérieures (sur les axes sud-est, atlantique, nord et est) et le train classique, TER ou Intercités ?

1 - Le TGV est considéré comme cher à cause des tarifs de dernière minute et parce que les trajets sont effectués sur de longues distances. Mais les tarifs promotionnels et les tarifs abonnements sont très avantageux, si bien que le prix moyen du TGV n'est pas beaucoup élevé que celui du train classique. Le prix moyen du billet de TGV est d'environ 50 euros : à 10 centimes/km, cela signifie que le trajet moyen est de 500 km, ce qui est plausible (le trajet moyen est de 50 km pour le TER et de 200 km pour le train Intercités).

2 - Le prix du billet reflète la politique tarifaire (le TER est très fortement subventionné puisque l'utilisateur paie en moyenne moins de 30 % du coût d'exploitation, le train Intercités l'est d'environ 20 % et le TGV pas du tout) mais aussi les coûts de production des services.

D'après Jean-Marie Beauvais, le coût de la place kilométrique est deux fois plus faible pour le TGV que pour le TER car le matériel roulant, s'il est plus coûteux, roule bien davantage et, surtout, le taux d'occupation du TGV est, en moyenne, presque trois fois plus élevé (70 %) que celui du TER (26 %), ce qui permet à la SNCF de maintenir une tarification acceptable malgré le niveau élevé des péages (c'est la raison pour laquelle la FNAUT ne critique pas le yield management mis en œuvre par la SNCF).

On ne peut donc affirmer sommairement, comme le font les adversaires des LGV, que « le TGV est le train des riches » (voir FNAUT Infos n°194). La clientèle du TGV, comme le note la SNCF, est assez diversifiée socialement.

Pour favoriser le transport collectif terrestre, il faut faire payer à l'avion et à l'automobile leurs coûts externes.

Comment décourager l'usage de l'avion ? Aujourd'hui le prix du carburant représente 28 à 29 % du prix du billet pour les compagnies traditionnelles et 33 à 35 % pour les compagnies à bas coûts sur les vols court et moyen-courriers. L'intégration des compagnies opérant en Europe dans le marché des émissions de gaz à effet de serre aura un effet faible pour les vols intra-européens : les compagnies vont devoir acheter des « crédits carbone » pour compenser leurs émissions ; sur la base de leurs activités de 2005, elles devront acquitter 25 % du coût de ces émissions (puis 50 % en 2020) ; or un passager consomme environ 40 litres de kérosène sur un vol de 1000 km, d'où une émission d'environ 150 kg de CO₂ ; à 7 euros la tonne de CO₂, le surcoût serait inférieur à un euro par billet.

Une hausse du prix du billet d'avion passe donc nécessairement par une taxation du kérosène : l'absence actuelle de taxation n'a aucune justification (voir FNAUT Infos n°207). Si le kérosène était taxé comme le gazole, son prix doublerait et par suite le prix du billet augmenterait d'environ 30 %. Le prix moyen du billet Air France court-courrier étant d'environ 100 euros, la hausse moyenne serait de 30 euros, elle provoquerait un report significatif sur le rail du trafic aérien assuré par les compagnies traditionnelles qui se recentreraient sur les vols long-courriers, les plus rentables (cette mesure rapporterait 800 millions par an à l'Etat, sachant que les passagers concernés sont plus de 25 millions). Le prix de l'avion à bas coût serait porté au niveau de celui du TGV.

Dans un premier temps, la FNAUT préconise une taxation du billet d'avion sur les vols en concurrence frontale avec le TGV, et la suppression des subventions directes ou indirectes aux compagnies à bas coût, qui minorent artificiellement le prix de l'avion et le rendent encore plus compétitif par rapport au train. Une extension du réseau des LGV reste nécessaire.

Quant à une augmentation de la fiscalité automobile, elle est justifiée car l'automobiliste, lors des déplacements à longue distance, n'assume qu'environ les trois-quarts de ses coûts externes (voir FNAUT Infos n°188). Si le principe pollueur-payeur était appliqué, et si une taxation supplémentaire des sociétés autoroutières était décidée, le coût marginal de la voiture se rapprocherait du coût moyen du transport collectif, qui serait alors plus compétitif.

Proximité

Rappelons les propositions de la FNAUT concernant la tarification des déplacements de proximité :

- lancer une grande campagne d'informer de l'automobiliste qui, le plus souvent, ne prend en compte que le coût marginal (coût apparent) d'usage de son véhicule et, par suite, ne perçoit pas le bénéfice financier que l'usage du transport collectif pourrait lui apporter, surtout s'il roule en solo ;

- ne pas abaisser le prix du transport collectif, sauf pour les ménages à faible pouvoir d'achat, car les recettes commerciales sont indispensables pour poursuivre les investissements et renforcer la capacité du système de transport urbain et régional ;

- augmenter le coût d'usage de la voiture, et en particulier introduire le péage urbain, afin que les automobilistes assument financièrement les coûts externes qu'ils génèrent (congestion, nuisances, accidents, gaspillages de pétrole, émissions de CO₂...) et qu'une ressource nouvelle soit disponible pour rattraper le retard d'équipement en transport collectif urbain et régional.

Longue distance

Dans le cas des déplacements à longue distance, une politique rationnelle de tarification doit tenir compte des créneaux de pertinence technique, économique et écologique de chaque mode, donc décourager l'usage :

- de l'avion (générateur de nuisances sonores insupportables, gros consommateur de pétrole et gros émetteur de gaz à effet de serre, il est irremplaçable pour les déplacements intercontinentaux mais le train peut le remplacer sur les distances inférieures à 1500 km) ;

- et de la voiture (qui présente les mêmes défauts environnementaux que l'avion et exige de lourds investissements routiers et autoroutiers).

A l'inverse, la tarification doit favoriser l'usage du transport collectif terrestre (qui n'assume que 31 % des déplacements à longue distance) : le TGV, concurrent efficace de l'avion pour les relations entre grandes agglomérations ; le train Intercités, concurrent de la voiture, pour la desserte des villes moyennes, et celle des grands axes à un coût moindre que celui du TGV ; enfin l'autocar, qui peut offrir des tarifs convenant, mieux que ceux du train, à une clientèle modeste.

Rappelons que, d'après l'écocomparateur SNCF-ADEME, le train émet en moyenne 13 g CO₂ par voyageur x km, l'avion 145 g CO₂ par v.km et la voiture 208 g CO₂ par véhicule x km.

Une évolution spontanée des coûts ?

La hausse attendue du prix du pétrole pourrait être compensée par la baisse attendue de la consommation unitaire des avions et des voitures. Pour le TGV, le prix du billet devrait rester stable, la hausse du coût de construction et d'entretien des infrastructures étant compensée par les gains de productivité obtenus par la SNCF. En définitive, il ne faut pas s'attendre à une révolution tarifaire spontanée dans les dix ou vingt années à venir.

Information

Un internaute écrivait récemment : « avec deux salaires de cadres et deux enfants, nous n'avons plus les moyens de prendre le TGV qui est trois fois plus cher que la voiture ». Cette affirmation montre bien qu'un gros effort d'information de la part des pouvoirs publics est nécessaire pour amener l'automobiliste à apprécier correctement le coût d'usage de son véhicule et, par suite, à le comparer utilement au coût du transport collectif, qu'il voyage seul ou en famille. Cet effort est d'autant plus important que le coût marginal de la voiture est nettement inférieur au coût moyen du transport collectif pour les déplacements à longue distance (alors que ces coûts sont voisins pour les déplacements de proximité).

La SNCF et l'Etat, autorité organisatrice des services Intercités, doivent aussi mieux faire connaître les réductions offertes aux voyageurs, en particulier aux enfants (gratuité jusqu'à 4 ans, demi-tarif jusqu'à 12 ans) et aux familles (la carte enfant-famille, destinée aux familles monoparentales ou à faibles revenus, et la carte Enfant + sont peu connues).

Tarification

Une réduction générale du coût du train est difficile à envisager mais elle est nécessaire dans certains cas précis :

- le TGV est excessivement cher pour les voyageurs « de dernière minute » qui doivent improviser leur déplacement, et pour les groupes familiaux ; cependant, même si des correctifs sont apportés par la SNCF à la tarification du TGV, celui-ci restera cher pour des raisons structurelles (niveau élevé des péages, matériel roulant coûteux) ;

- bien que plus accessible que le TGV, le train Intercités reste coûteux pour les ménages à faible pouvoir d'achat et les jeunes alors qu'il devrait être le transport à bas coût du rail ; ainsi la validité de la carte enfant-famille n'a toujours pas été étendue aux Intercités malgré les nombreuses interventions de la FNAUT auprès de l'Etat.

Gare fantôme

J'ai voulu acheter un billet aux distributeurs TER de Lille-Europe pour Wimille-Wimereux, au nord de Boulogne. Impossible : « aucune gare ne commence par W » ! Un très grand nombre de gares commençant par d'autres lettres sont tout aussi inaccessibles. Je prends donc un billet pour Calais seulement, mais le contrôleur passe peu avant l'arrivée à Wimille et me fait payer le supplément : « vous avez fait une erreur de manipulation ». L'informatique déraile mais c'est la faute du voyageur. A noter qu'à Calais-Fréthun, l'affichage sur le quai ne mentionne pas d'arrêt à Wimille, alors que cet arrêt a été rajouté après réclamations début 2012 suite aux cafouillages du cadencement. Le chef de quai, en fouillant dans ses horaires, découvre tout surpris que, eh ben oui, le train s'arrête. Heureusement, le mécanicien le savait et s'est bien arrêté.

De retour à Lille-Europe, je retente cet achat de billet, mais toujours « aucune gare ne commence par « W » ». J'essaie au distributeur de Lille-Flandres et là tout fonctionne ! Le génial concepteur du logiciel aurait-il rendu impossible les achats en gare de Lille-Europe pour les destinations non desservies par le TER-GV ? En négligeant toute possibilité de correspondance ? A force de tout verrouiller, le voyageur se trouve pénalisé.

Gilles Laurent, FNAUT Nord - Pas-de-Calais ■

TGV obligatoire

Le lundi 24 septembre 2012, je devais me rendre de Bordeaux à Nantes et y arriver avant midi impérativement. Après consultation des différents canaux d'information (internet, bornes en gare et guichet SNCF), mon déplacement semblait quasiment impossible : départ de Bordeaux à 14h51 pour une arrivée en fin d'après midi ; ou, pour une arrivée en fin de mati-

née, passage par Paris en TGV de pointe, bonjour la note ; ou encore, en insistant un peu auprès du guichetier, des TGV de pointe jusqu'à Saint-Pierre-des-Corps puis Nantes, solution un peu moins coûteuse pour une arrivée quasi identique.

Finalement j'ai pu obtenir (difficilement) au guichet un billet pour 60,40 euros : TGV de pointe de Bordeaux à Angoulême, puis TER jusqu'à Poitiers (le TGV ne s'arrêtant pas à Poitiers), enfin car jusqu'à Nantes via Parthenay.

Le TER Angoulême-Poitiers, parti avec une quinzaine de personnes à bord, s'est très vite rempli au fur et à mesure qu'il se rapprochait de son terminus pour finir comme une rame du métro parisien : voyageurs debout et entassés, personnes âgées comprises.

Quant au car (un Mercedes récent avec toilettes), il était confortable mais le trajet dure 3h20... avec des ronds-points, des engins agricoles et autres poids lourds impossibles à doubler.

Au départ de Poitiers (un lundi matin), beaucoup de scolaires : une dizaine est descendue à Parthenay, une vingtaine à Bressuire. Peu de voyageurs de Bressuire à Cholet, où une quinzaine d'adultes est montée. Au total, pour une capacité de 50 places, la fréquentation n'a pas dépassé 45-50 personnes au départ pour une trentaine à l'arrivée.

Certains lundis, la SNCF offre de meilleures relations Bordeaux-Nantes. Il n'en reste pas moins qu'il est de plus en plus difficile de voyager avec la SNCF. Récemment un groupe d'amis du rail a voulu se rendre de Bordeaux à Bagnères-de-Bigorre (250 km) pour visiter l'usine ex-Soulé. Il est impossible la plupart du temps de faire l'aller-retour dans la journée en train (+autocar car la ligne Tarbes-BdB est fermée). Seules alternatives : s'offrir une nuit d'hôtel, voyager en voiture ou, solution retenue, voyager en minibus de location.

Guy d'Arripe, FNAUT Aquitaine ■

La Savoie encore à l'ère Pompidou

Les associations Vivre Chambéry Autrement (VCA), ADTC Savoie et ACAC 73 approuvent le projet de réhabilitation des abords de la Leysse présenté par la mairie de Chambéry et Chambéry Métropole, qui comporte une mise à l'air libre de ce cours d'eau en plusieurs endroits du centre ville et une limitation de la circulation automobile dans tout un périmètre environnant reportée sur d'autres axes.

Cependant elles se battent contre un projet de pont routier, nouvelle pénétrante routière qui accompagne ce dossier. Cette « compensation » à la réduction des possibilités d'écoulement des voitures le long de la Leysse se fera au détriment de la qualité de vie dans plusieurs quartiers du centre-ville ; elle est contraire à la vision que partagent aujourd'hui une grande majorité d'aménageurs, qui consiste à limiter la place de la voiture en ville sans rechercher des compensations. Les nombreuses interventions faites auprès de la presse et des élus par VCA, l'ADTC 73, l'ACAC et par le « Collectif pour les alternatives au pont routier Cassine-Gambetta-Centre ville » donnent à espérer que les élus reviendront sur cette position passéiste visant à adapter la ville à l'automobile, la priorité devant être donnée à l'amélioration des transports collectifs, sur l'agglomération mais aussi sur l'axe Montmélian - Aix-les-Bains par le Conseil Général 73.

Lionnel Larrazet ■

Une navette supprimée

Critique d'art vivant à Orléans, je dois faire de nombreux voyages à Paris et rentrer souvent tard de la capitale, après des vernissages ou spectacles. Je croise de nombreux autres travailleurs réguliers. Comment ose-t-on annoncer comme un progrès la suppression des navettes les Aubrais - Orléans-Centre ? Alors qu'elles étaient prévues deux à trois minutes après l'arrivée du train Intercités, nous sommes dorénavant obligés d'attendre entre 15 et 50 minutes un tramway. La SNCF n'a pas négocié avec la société des transports d'Orléans pour que des trams, plus nombreux, soient couplés à l'arrivée des trains de soirée.

Christian Gattinoni, 45 Orléans ■

Le fret en Franche-Comté

La faillite absolue de la politique fret de la SNCF est tristement illustrée par la situation en Franche-Comté. Deux des plus gros clients traditionnels de Fret SNCF sont basés dans cette région : PSA à Sochaux avec ses trains de voitures (Gefco) et Solvay (industrie chimique) à Tavaux (Dole) qui ne faisaient que des trains complets, segment paraît-il sur lequel la SNCF savait faire. Aujourd'hui ce sont des opérateurs privés qui assurent ces trains complets de longue distance ! Et en traction diesel sur lignes électrifiées ! Quant aux bois résineux de la montagne jurassienne, méprisés par la SNCF, ce sont les CFF qui viennent les chercher avec leurs wagons, machines et personnels en gare de Pontarlier ! Est-il nécessaire de préciser que le wagon isolé a quasiment disparu en Franche-Comté ?

François Jeannin, FNAUT Franche-Comté ■

Un quai trop court

Les usagers qui effectuent des trajets domicile-travail sont lourdement pénalisés par la suppression des arrêts à Cousance du TER de 6h14 dans le sens Lons-le-Saunier/Lyon et de celui de 18h47 dans l'autre sens, décidée avec désinvolture par la SNCF.

Raison invoquée par l'exploitant : la sécurité, les quais de cette gare ne sont pas assez longs pour permettre la montée ou la descente des voyageurs en raison de la longueur du train. Or, jusqu'à présent, il était annoncé aux voyageurs descendant dans cette gare de monter à l'avant du train, ce qui semble-t-il, a bien fonctionné !

Cousance n'est pas la seule gare en Franche-Comté à posséder des quais courts, mais la seule où des arrêts sont supprimés pour cette raison. De plus, ce changement intervient en milieu de service et n'apparaît pas sur les fiches des horaires TER en vigueur jusqu'au 8 décembre 2012.

Jean-Claude Vuillemin, APVFJ ■

✗ **Jacques Pélissard**, maire UMP de Lons-le-Saunier : « le transport collectif coûte 700 000 euros par an à Lons ; des bornes de recharge pour voitures électriques seraient moins chères ».

✗ **Jean-Pierre Limousin**, président de la CCI de la Haute-Vienne : « la LGV Poitiers-Limoges est une des moins chères donc une des plus faciles à financer ». La moins chère oui, mais quel trafic ? Faut-il gaspiller 1,7 milliards d'euros quand les caisses de l'Etat et des collectivités sont vides ?

Chronique du développement durable

Plus d'un million de touristes ont visité Bali en 2001, environ 2,5 millions en 2011. Cela en dépit de l'attentat terroriste islamiste de 2002, qui avait fait 202 morts. 700 hectares de terrain sont convertis chaque année en hôtels et résidences de luxe pour étrangers ou en routes destinées à améliorer la circulation dans cette île de 5 600 km² et 3,5 millions d'habitants. 13 000 m³ d'ordures sont déversés chaque jour dans les décharges, et seule la moitié d'entre elles est recyclée. Des embouteillages monstres sont créés par un trafic à l'essor incontrôlable : 13 % de voitures de plus par an et seulement 2 % de routes carrossables nouvelles ! (Le Monde)

Le saviez-vous ?

Selon Rüdiger Grube, PDG de la Deutsche Bahn, des circulations ferroviaires pourraient être supprimées cet hiver dans le Land de Rhénanie du Nord-Westphalie par manque d'électricité : 30 % des trains pourraient être immobilisés lors des grands froids.

Marcher, c'est compliqué

Vous pensiez que, pour marcher en ville, il suffisait de mettre un pied devant l'autre ? Détrompez-vous ! Selon une étude savante de l'Association Nationale pour la Recherche (Ville, Rail et Transports du 24-07-2012), « la marche est un mode original et pertinent pour répondre à la problématique d'une plus grande maîtrise des usages des infrastructures urbaines. L'information est l'un des prérequis essentiels à sa pratique massive. La marche fait en effet intervenir une multitude de services informationnels centrés sur l'usager : cartographies et assistants de navigation, pollution de l'air, taux de circulation, accidentologie, accessibilités urbaines... Destinataires privilégiés de la donnée, les marcheurs deviennent aussi producteurs de données, pour une large part inédites, via les capteurs numériques qui les équipent ». Selon le géographe Jacques Lévy, « les piétons sont des acteurs de l'urbanité ».

MAL DIT

✗ **Arnaud Montebourg**, ministre du redressement productif : « la voiture électrique répond au besoin des Français, c'est-à-dire un véhicule pour les trajets domicile-travail ; 80 % d'entre eux font moins de 65 km par jour ». Et le transport collectif ? « La voiture électrique, c'est l'avenir de la France », a-t-il déclaré avec grandiloquence au volant d'une Zoé de Renault.

Les réflexions d'anciens ministres de l'écologie

- **Brice Lalonde** (1988-1992) : « le plus difficile, en période de crise, est de lutter contre tous ceux qui ne voient qu'à court terme alors que l'écologie est un combat de long terme ».
- **Corinne Lepage** (1995-1997) : « ce n'était pas à Delphine Batho de soutenir un projet d'aéroport ; quant à la conférence environnementale, le Grenelle de l'environnement a déjà mis sur la table tout ce qu'il faut faire ».
- **Dominique Voynet** (1997-2001) : « pour garder son crédit, Delphine Batho n'aurait pas dû se positionner d'emblée en faveur du projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes ».
- **Jean-Louis Borloo** (2007-2010) : « il ne peut y avoir de changement sans grand ministère de l'écologie comprenant le logement et les transports ; et pourquoi, avec cette conférence environnementale, réinventer en 48 heures un processus qui a demandé des dizaines de milliers d'heures de travail ? Par-tout de l'existant, voyons ce qui a marché et ce qui n'a pas avancé ».

Source : le Parisien du 13-09-2012

BIEN DIT

✓ **Marc Jedliczka**, porte-parole de l'association Négawatt : « le stockage géologique du CO₂ est une impasse. Cette technologie très coûteuse et hasardeuse envoie un message irresponsable : c'est une façon de faire durer la consommation d'énergies fossiles alors qu'inévitablement, nous devons faire de gros efforts pour économiser l'énergie ».

✓ **Jean-Marie Le Guen**, député PS et maire-adjoint de Paris chargé de la santé : « il faut interdire les véhicules diesel dans les grandes villes ».

✓ **Michael Cramer**, eurodéputé Vert membre de la commission Transports du Parlement européen, milite « pour une mobilité qui ne détériore pas le climat » : « on a avant tout besoin d'une concurrence équitable entre le rail, la route et l'aérien ».

Fiscalité écologique

En avril 2011, la Commission européenne a préconisé le remplacement des avantages fiscaux pour le diesel par la mise en place d'une taxe carbone sur les carburants (la taxe sur le diesel serait alors 20 % plus élevée que la taxe sur l'essence) ou d'une taxe basée uniquement sur le contenu énergétique (taxe 13 % plus élevée pour le diesel). Refus des députés européens qui craignaient une hausse du prix du diesel.

Une baisse progressive de la défiscalisation des agrocarburants a été décidée par le gouvernement. Elle n'interviendra toutefois qu'à partir de 2014 et s'achèvera au 31 décembre 2015.

La fiscalité environnementale représente 4,16 % des prélèvements obligatoires en France, contre 6,19 % en moyenne européenne.

Selon Marisol Touraine, ministre de la Santé, « il n'y a pas si longtemps, on encourageait les Français à s'équiper en moteur diesel, à l'évidence c'était une erreur ». Mais on continue à le faire !

SNCF : UN EXERCICE DE SIMULATION SÈME LA PANIQUE ...



Miracles

Un jeune homme de 25 ans doit la vie à un « miracle de la physique » selon le journal local. Il s'est jeté devant un TER Nancy-Remiremont. Sous l'effet de souffle du train qui roulait à 148 km/h, le désespéré a été repoussé sur le ballast, sans une égratignure. Le trafic a repris une heure plus tard.

Une jeune femme de 24 ans a, de la même manière, échappé à la mort en gare de Montpellier, sauvée par le souffle du TGV sous lequel elle voulait se jeter. Elle est retombée entre une voiture et le quai, sans être blessée. Le trafic a repris une heure plus tard.

Haute couture ferroviaire

Selon le quotidien languedocien L'Indépendant, les deux lignes de tramway ouvertes à la fois le 6 avril 2012 à Montpellier ont été dessinées par le célèbre couturier Christian Lacroix.

Changement d'heure

Selon le quotidien Ouest France du 12-12-2011, le passage à l'heure d'hiver 2012 a eu lieu le 12 décembre à la SNCF. Changement d'heure et changement d'horaire, c'est pareil !

Alsace

● L'Association des usagers des transports urbains de Strasbourg (ASTUS) réclame la création d'un ticket unique permettant, avec les abonnements ou les billets de la CTS, d'utiliser tous les transports (bus, tram, trains TER, cars du Réseau 67) de la Communauté urbaine, l'amélioration des fréquences sur les lignes de rocade inter-quartiers, l'amélioration des dessertes de la deuxième couronne et de tous les bassins d'emploi, la généralisation des abribus et l'accessibilité pour tous, l'information rapide de tous les usagers sur les retards, la rénovation des gares TER : accessibilité, confort d'attente, information.

L'association demande à la direction régionale de la SNCF de revenir sur ses décisions de fermeture de points de vente en gare de Strasbourg et à Mundolsheim, et de renoncer à fermer les guichets de Haute-pierre et de Schiltigheim : « de nombreux usagers recherchent aussi des informations que seule une personne compétente peut leur donner ».

L'association regrette que lors des débats récurrents sur le prix des carburants, les solutions alternatives à l'automobile restent ignorées. Elle regrette aussi que le rallye de France-Alsace, largement financé par les collectivités territoriales, ait véhiculé un message totalement contradictoire avec celui de la semaine de la mobilité intervenue quelques jours avant.

● L'Association pour la promotion de la ligne Colmar-Metzeral a organisé une manifestation pour protester contre la réduction de moitié de la capacité des rames TER utilisées sur la ligne : « oui au train, non à la bétailière ». « Les trains au départ de Munster le matin et de Colmar le soir sont bondés, des voyageurs restent sur les quais ». L'association s'était déjà mobilisée avec succès quand la région avait voulu remplacer des trains par des cars.

Champagne-Ardenne

● Lors de la semaine de la mobilité 2012, l'association Dplace de Langres a organisé une conférence-débat avec la participation de Ludovic Bu, spécialiste des nouveaux usages de la voiture et co-auteur du livre « Les transports, la planète et le citoyen ».

Franche-Comté

● La FNAUT Franche-Comté, déjà très vigilante et active sur les relations Inter-régionales Strasbourg-Lyon et Paris-Mulhouse, se mobilise à nouveau contre le possible détournement par Genève de certains TGV Paris-Lausanne desservant Dijon, Dole, Mouchard et Frasne.

Ile-de-France

● L'AUT Ile-de-France a écrit à Cécile Duflot, ministre de l'Egalité des territoires et du logement, pour lui faire part de ses préoccupations : l'urgence d'un bouclage financier du prolongement de la ligne 14 à Mairie de Saint-Ouen, indispensable à la désaturation de la ligne 13 ; le financement de l'aménagement des correspondances dans les gares du Grand Paris Express et, parallèlement, de l'amélioration et de l'extension du réseau existant (Eole, tangentielle). L'AUT déplore qu'aucune correspondance ne soit prévue entre le Grand Paris Express et le tramway T2 alors qu'ils se croiseront aux Moulins et au Pont de Saint-Cloud. L'AUT propose le report des tronçons les moins urgents du projet de Grand Paris Express : « pour les déplacements banlieue-banlieue, le réseau Grand Paris Express est globalement pertinent en petite couronne ; mais en grande couronne, les trams-trains et des réseaux de bus en site propre sont mieux adaptés qu'un métro ».

Nord - Pas-de-Calais

● Gilles Laurent, représentant régional de la FNAUT, a protesté contre la suppression de la liaison TGV Lille-Strasbourg en raison de son exploitation déficitaire entre Lille et Roissy : « il y aura donc deux trains de moins par jour desservant Arras et Douai, alors que ce territoire compte deux millions d'habitants et est déjà mal desservi (5 AR de TGV intersecteurs seulement) ».

Picardie

● Christiane Dupart, présidente de la FNAUT Picardie, a participé à un débat à la gare de Paris-Nord avec Guillaume Pepy, président de la SNCF. Elle a souligné le mauvais positionnement horaire des trains utilisés par les salariés et le manque d'entretien des matériels roulants.

Rhône-Alpes

● L'ADUT reconnaît que la ponctualité des trains Lyon-Grenoble/Chambéry s'est améliorée mais déplore le manque de capacité de nombreux trains limités à une seule rame TER2N : de nombreux usagers doivent voyager debout sur de longues distances.

● Jean-Bernard Lemoine, président d'Asurail, représente la FNAUT dans le groupe de travail Transport du forum transfrontalier d'agglomération du Grand Genève.

● L'association pour le respect du site du Mont-Blanc (ARSMB), qui réclame depuis 20 ans un changement radical de la politique de transport du fret, a organisé une nouvelle manifestation contre le transit des camions par la vallée de Chamonix et la pollution de l'air par les particules fines.

Activités de la FNAUT

● Jean Lenoir a présenté les analyses de la FNAUT lors de la première réunion du Comité d'Orientation du GART.

● Jean Sivardière est intervenu lors de la Conférence annuelle 2012 « Infrastructures de Transports » des Echos, lors du colloque de l'association RACO à Dijon sur le projet de VFCEA (modernisation de la ligne Chagny-Nevers), lors des 19èmes Rencontres parlementaires sur les transports et lors d'un colloque sur les coûts externes de la route organisé à Bruxelles par le Parlement européen.

● Jean Lenoir est intervenu lors de la journée organisée par RFF sur l'ouverture du TER à la concurrence.

● Marc Debrincat a répondu à la consultation par RFF sur le document de référence du réseau (DRR) pour les horaires de service 2013 et 2014, ainsi qu'à la consultation sur le document de référence des gares (DRG) proposé par Gares et connexions.

● Jean Macheras a répondu à la consultation publique de la Commission Européenne sur la future politique de l'Union européenne en matière de transports urbains.

● Régis Bergounhou et Camille Alochot, stagiaire au service juridique de la FNAUT, participent au groupe de travail du Conseil National de la Consommation sur l'action de groupe.

● Jean Lenoir a été nommé au Conseil d'administration de RFF en tant que représentant des voyageurs.

● Alain Argenson, membre de l'AUT Ile-de-France, a été nommé au Conseil national de la sécurité routière.

● Jean Sivardière est intervenu sur l'avenir des transports publics lors d'un colloque organisé à l'Assemblée Nationale par le Réseau Action Climat, Agir pour l'Environnement et Greenpeace sur l'avenir de l'automobile face aux contraintes écologiques et sanitaires.

● *Déception - A la demande du ministère des Affaires étrangères, la FNAUT devait recevoir une délégation d'associations de consommateurs d'Ouzbékistan. Simone Bigorgne avait préparé un bel exposé sur les objectifs et activités de la FNAUT en matière de défense des droits des voyageurs. Mais la délégation ouzbèque, sans même prévenir, ne s'est pas présentée au rendez-vous...*

fnaut infos- Bulletin mensuel d'information

Directeur de publication : Jean Sivardière
CPPAP n° 0913 G 88319 - Dépôt légal n°211
ISSN 0983-172 X - Tirage : 1500 ex.
Imprimerie : Sipap-Oudin, 86000 Poitiers

Abonnement 10 numéros : Individuels : 16 €
Administrations, sociétés, organismes, Etranger : 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

La FNAUT défend le service prévisible

Le bruit a couru, en septembre dernier, que le gouvernement allait remettre en question la « continuité du service public » en cas de grève dans les transports publics, c'est-à-dire les dispositions du code des transports issues de la loi Bertrand du 21 août 2007 et de la loi Diard du 19 mars 2012, qui a complété la précédente et l'a étendue aux transports aériens (mais pas aux transports maritimes).

La FNAUT était prête à s'opposer à toute remise en cause du « service prévisible », quand le ministère des transports a démenti, expliquant que seules des mesures encourageant le dialogue social au sein des entreprises de transport étaient envisagées (la FNAUT y est évidemment favorable).

La FNAUT profite de cet incident pour rappeler son attachement aux deux lois de 2007 et 2012, qui ont fait la preuve de leur efficacité (François Hollande l'a d'ailleurs reconnu début 2012). Elles n'ont pas supprimé la gêne considérable subie par les usagers lors des grèves, mais ont permis de la limiter en rendant possible une bonne information des usagers sur les services maintenus le jour de la grève.

Les deux lois permettent en effet aux directions des entreprises d'avoir connaissance 24 heures à l'avance du nombre des grévistes, d'organiser en conséquence le maintien de certains services et d'en informer les usagers, qui peuvent ainsi prendre leurs dispositions. Elles obligent seulement les grévistes à se déclarer 48 heures à l'avance (loi de 2007), et à informer de leur intention de reprendre le travail 24 heures à l'avance (loi de 2012).

La FNAUT considère que le droit de grève doit être respecté, mais que son exercice doit être encadré afin de ménager les intérêts des usagers des transports. Le service prévisible constitue donc un bon équilibre entre droit de grève et droit au transport. Sa remise en cause constituerait une régression pour les usagers, le dispositif peut au contraire être perfectionné.

Rappelons par ailleurs que :

- les lois encadrant le droit de grève sont conformes à la Constitution (« le droit de grève s'exerce dans le cadre des lois qui le réglementent ») ;

- le « service prévisible » ne doit pas être confondu avec un « service minimum » (que la FNAUT ne réclame pas) dont la consistance serait imposée par la loi et qui impliquerait la possibilité de réquisitionner les personnels grévistes (ce qui est le cas, par exemple, des contrôleurs aériens).

SERVICE PRÉVISIBLE : UN NOUVEAU BILAN

En 2009, l'Union des Transports Publics a publié un premier bilan de l'application de la loi du 21 août 2007 dans les transports urbains (voir FNAUT Infos n°173). Elle en a publié récemment un nouveau bilan.

Dessertes prioritaires

86 réseaux ont répondu à l'enquête.

73 % des autorités organisatrices (AO) ont défini les dessertes prioritaires à assurer en cas de perturbation. Ces dessertes sont en cours d'élaboration ou d'approbation par 8 % des AO.

Elles sont définies à partir de trois éléments : les points stratégiques de l'agglomération, le niveau de fréquentation des lignes, et le tracé des lignes en activité le week-end ou les jours fériés.

Sur cette base, 70 % des réseaux ont élaboré un « plan de transport adapté » (PTA) rendu public et intégré dans les conventions passées entre les AO et les exploitants ; un tel plan est en cours d'élaboration ou d'approbation par 7 % des AO. L'absence de PTA s'explique essentiellement par des motifs politiques internes à l'AO (non définition des dessertes prioritaires, non approbation du PTA proposé ou refus de le mettre en œuvre).

54 % des réseaux ont adopté 3 niveaux de service ; 28 % en ont adopté 4 ; 8 % en ont adopté 5. Chaque niveau de service dépend du niveau de perturbation (nombre de salariés grévistes, moment de la grève : période ordinaire, vacances, week-end). À la demande de l'UTP, 68 % des réseaux ont introduit un niveau zéro (cas d'une grève totale des conducteurs, piquets de grève).

Information du public

Selon la loi, un Plan d'Information des Usagers (PIU) élaboré par l'exploitant doit fournir une information gratuite, précise et fiable aux voyageurs en cas de perturbation du trafic, qu'elle soit prévisible ou non, et au plus tard 24 heures avant toute perturbation prévisible.

70 % des réseaux ont un PIU approuvé par l'AO, un tel plan est en cours d'élaboration ou d'approbation par les AO dans 5 % des agglomérations.

Les moyens d'information du public sont : le site internet du réseau (100 % des réseaux), les médias locaux (89 %), l'affichage dans les véhicules (85 %) et aux arrêts (67 %), une boîte vocale (62 %), l'envoi de SMS ou messages électroniques (54 %), l'utilisation de panneaux électroniques municipaux (8 %). 28 % des réseaux informent aussi la mairie et les établissements scolaires.

Des défauts d'exécution des PTA ou PIU (dont l'exploitant était responsable) ont été constatés dans 3 réseaux seulement,

2 d'entre eux ont procédé au remboursement des titres de transport exigé par la loi (un nombre marginal d'usagers était concerné). 20 % des réseaux ont aussi remboursé des usagers pour des raisons commerciales. Le nombre des réclamations varie d'un réseau à l'autre, il est très limité et a même diminué dans 14 % des réseaux.

Accords sociaux

Le bilan de l'UTP a porté également sur les accords sociaux au sein des entreprises exploitantes. 87 entreprises ont répondu à son enquête.

Au 31 mai 2012, 18 entreprises disposaient d'accords collectifs de prévisibilité du service et 37 d'un plan de prévisibilité du service en cas de perturbation prévisible. Ces 55 entreprises regroupent 30 400 salariés, soit 70 % des effectifs de la branche. Le plus souvent, l'absence d'accord ou de plan est liée au refus d'un PTA par l'AO.

85 entreprises appliquent la procédure de négociation imposée par la loi avant tout dépôt d'un préavis de grève. Dans l'une des deux autres, le principal syndicat est opposé à la procédure.

En 2011, 296 demandes de négociation préalable ont été déposées par les syndicats, suivies de 171 préavis de grève, soit un « taux moyen de réussite » de la négociation préalable de 42 % (et même 57 % dans les petites entreprises). Il ne faut pas en déduire que la conflictualité a diminué de 42 % car des demandes de négociation sont déposées sur des sujets qui n'auraient pas donné lieu auparavant à un préavis de grève.

Dans 73 entreprises, la déclaration préalable des conducteurs grévistes est obligatoire. En 2011, des salariés ont fait grève sans déclaration préalable dans 10 entreprises ; dans 21 entreprises, des salariés ayant fait une déclaration préalable n'ont pas fait grève.

En définitive, 52 entreprises jugent positif ou très positif le dispositif mis en place par la loi du 21 août 2007 et l'accord de branche du 3 décembre 2007 ; 37 estiment que le dialogue social a été amélioré, 60 que la gestion d'une grève est devenue plus facile, 67 que le dispositif est bénéfique pour les voyageurs.

Les entreprises demandent la suppression de la négociation préalable en cas de grève interprofessionnelle, car elles ne peuvent alors satisfaire les revendications du personnel. Elles constatent par ailleurs que certains syndicats s'affranchissent de la procédure légale permettant d'informer correctement les usagers par le dépôt de préavis de grève de longue durée ou de grève discontinuée ou encore l'organisation de grèves de 59 minutes, ou contournent l'interdiction des grèves tournantes.

Etat de siège ou transition écologique ?

Pour Yannick Jadot, eurodéputé EELV, « la violence de l'état de siège à Notre-Dame-des-Landes - 500 gardes mobiles pour évacuer les militants et détruire des habitations - confirme l'absurdité du projet, conçu il y a 40 ans pour recevoir le Concorde : affligeant ».

Selon Hervé Kempf, journaliste au Monde, « la transition écologique promise par le président François Hollande a commencé mardi 16 octobre à l'aube : des gendarmes armés de pied en cap ont commencé l'évacuation des habitants du site de Notre-Dame-des-Landes ; à 14 h, les opérations militaires n'étaient pas achevées ».

Pendant ce temps, à l'Assemblée Nationale, le ministre des transports Frédéric Cuvillier répondait à une question sur l'aéroport : « c'est un projet qui permet de répondre au développement économique, d'ailleurs il a été lancé en 2008 par le précédent gouvernement ». Curieux argument : l'UMP et le PS, c'est pareil ? Quant à Harlem Désir, nouveau secrétaire national du PS, il commentait la situation à Notre-Dame-des-Landes en affirmant sans rire : « nous sommes pleinement engagés pour réussir la transition écologique de notre pays ».

Le journaliste Fabrice Nicolino estime que « nous devons faire comprendre à François Hollande que ce projet est une folie et que, comme François Mitterrand en 1981 qui avait mis fin au délire au Larzac et à Plogoff, il se grandirait en reconnaissant cette colossale erreur ».

L'addition sera lourde

Le montant de l'investissement public, négocié avec Vinci qui cofinance et gèrera l'aéroport, a officiellement été maîtrisé, grâce il est vrai à une réduction du format de l'aéroport. Mais il risque de déraper fortement.



Il faut y ajouter les raccordements routiers (une centaine de millions d'euros) et ferroviaire, promis pour l'ouverture de l'aéroport et remis à un horizon lointain. Une gare est envisagée sur une ligne nouvelle Nantes-Rennes/Bretagne Sud (alors que l'aéroport actuel peut être très facilement relié au rail). Les vendéens demandent un nouveau pont sur l'Estuaire, aussi coûteux que l'aéroport.

N'oublions pas les coûts dits « d'accompagnement » qui explosent (encadrement policier, expropriations, mobilisation administrative, mesures de compensation, allongement des délais...). Tous ces coûts sont ou seront d'abord à la charge des collectivités locales, bien que l'aéroport soit dit d'intérêt national.

Le fonctionnement du futur aéroport présente tout autant de coûts cachés ou de risques. L'aéroport actuel continuera à fonctionner pour les besoins de l'usine Airbus, peu de nouveaux terrains constructibles seront donc dégagés. Sa charge devra être portée par les collectivités, car Airbus n'acceptera pas de fragiliser son usine par des coûts supplémentaires (à part quelques droits d'usage de la piste).

L'avenir du transport aérien est peu sûr, entre raréfaction du carburant et menace justifiée de taxation du kérosène. Le TGV est mieux à même de répondre aux liaisons à moyenne distance. En cas de retournement de conjoncture, Vinci saura solliciter les collectivités territoriales...

Les budgets de ces collectivités étant de plus en plus contraints, ce sont d'abord les budgets transports de la Loire Atlantique et de la Région Pays de la Loire qui vont trinquer.

Quels financements pour répondre au besoin de transport dans le périurbain des grandes villes, en s'appuyant en particulier sur les étoiles ferroviaires existantes ? Il y a eu certes des investissements, à poursuivre, autour de Nantes (la réouverture de Nantes-Chateaubriant a été largement subventionnée par le Département et la Région), mais ailleurs à Angers, le Mans, la Roche-sur-Yon, Laval ?

Des investissements nécessaires (bifurcation de Sainte-Pazanne, modernisation de Nantes-Bordeaux...) seront reportés ou réduits au minimum, contribuant un peu plus à fragiliser le fonctionnement du rail. Le Département devra continuer à augmenter la participation des usagers des cars et ne pourra répondre à tous les besoins de liaisons interville (Ancenis-Clisson...).

Ainsi les collectivités ont de l'argent pour un aéroport inutile prenant la place de terres agricoles de plus en plus précieuses, mais n'en auront pas assez pour le transport du quotidien.

Dominique Romann, FNAUT Pays de la Loire

Un contestataire inattendu

Patrick Warin, ancien directeur à la Caisse des dépôts et consignations, a publié une lettre ouverte à François Hollande, son camarade de promotion à l'ENA, pour dire sa farouche opposition au projet d'aéroport. « J'ai été choqué par les expulsions récentes avec l'usage d'une force brutale. Sympathisant socialiste de longue date, j'attendais d'un gouvernement de gauche un comportement différent face à une lutte citoyenne respectable ».

Ouest-France : Vous parlez de « mégalomanie ridicule ». Vous visez le premier ministre Jean-Marc Ayrault ?

Oui, mais pas seulement. L'UMP est aussi favorable à cet aéroport. Les élus ont toujours tendance à bétonner pour laisser une trace, comme si c'était intrinsèque à leur fonction.

Cette lettre est un coup d'épée dans l'eau. Cet aéroport verra le jour...

Je ne le pense pas. Jacques Auxiette, président du Conseil régional, dit qu'il n'y a plus de contentieux possibles à l'avenir. Il oublie qu'un collège d'experts doit valider le projet de compensation de zones humides. Si le projet n'est pas validé, l'enquête publique peut être remise en cause.

Vous contestez plus globalement la pertinence de ce projet ?

C'est un projet d'un autre temps. Les grands hubs aériens (Paris, Londres, Francfort, Amsterdam, Madrid...) étant déjà réalisés, aucune compagnie ne proposera des vols internationaux directs depuis Nantes. Quel est alors l'intérêt d'un tel aéroport alors que Nantes se trouve à 2 heures de Paris en TGV ? Jouer la carte du TGV aurait beaucoup plus de sens que goudronner le bocage. Un vrai démocrate se grandirait à reconnaître son erreur, à considérer que l'idée qu'il a eue, aussi pertinente qu'elle ait été, ne l'est plus aujourd'hui.

Vous demandez à François Hollande « d'avoir une attitude de chef d'État »...

Comme François Mitterrand qui avait su entendre les gens qui luttèrent contre l'extension du camp militaire du Larzac. François Hollande doit prendre conscience que ce sont les citoyens opposés à l'aéroport qui incarnent la modernité. Son quinquennat ne doit pas être entaché par un abcès de fixation politiquement désastreux.

Bien dit

✓ Nicolas Hulot : « afin de donner le signal qu'il y a une logique économique d'hier et une logique économique d'aujourd'hui, le gouvernement pourrait très bien décider d'abandonner le projet d'aéroport ; c'est un dossier local mais il est très symbolique d'une planification du passé. Sortons de la folie des grandeurs et enterrons le projet ».

TER : AUTORAIL OU AUTOCAR ? IDÉES REÇUES CONTRE DONNÉES OBJECTIVES

Un peu de rationalité ?

Président PS du Conseil général de l'Isère, André Vallini relance l'autoroute A51 Grenoble-Sisteron, qui reste à achever entre le col du Fau (38) et La Saulce (06) sur 100 km en zone très montagneuse. « Je suis un garçon simple qui raisonne simplement », affirme-t-il. Simplement ou de manière simpliste ? Ses arguments sont imparables : « l'autoroute peut être faite en 10 ans, les gens ne comprennent pas que l'Isère soit le seul endroit en Europe où une autoroute s'arrête en rase campagne, je ne doute pas que François Hollande tienne sa promesse de candidat de terminer les autoroutes engagées ».

Quel serait le trafic potentiel, le coût de l'investissement, le taux de rentabilité ? M. Vallini ne s'embarrasse pas de ces détails ! Le plus affligeant, c'est qu'il est soutenu par Karine Berger, députée PS des Hautes-Alpes et secrétaire nationale du PS... à l'économie, qui n'a semble-t-il jamais entendu parler de la dette de l'Etat et des collectivités.

Les grands élus PS (et UMP) des Pays de la Loire ont, eux, aussi une génération de retard. Ils vantent l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes : « un levier essentiel pour l'avenir économique du territoire qui pourra s'ouvrir au monde et renforcer son rayonnement international, car le Grand Ouest doit être une porte d'entrée et non un cul-de-sac » ; « une machine à voyager pour 8 millions d'habitants » ; « le trafic passera de 3,5 millions de passagers en 2012 à 4 en 2017 et plus de 9 en 2050 » (les habitants de la région devront-ils passer leur vie en avion ?). La réflexion économique se résume à des slogans flous sur l'aménagement du territoire. L'argent public investi dans l'opération aurait-il pu l'être plus utilement dans d'autres projets ? La question n'a pas été examinée...

Ces deux exemples - on pourrait citer aussi les élus de Picardie qui veulent leur grand canal, ceux du Limousin qui veulent leur LGV Poitiers-Limoges, etc - montrent qu'il est indispensable d'introduire de la rationalité économique dans la politique des transports, étant entendu que l'économie ne se résume pas à la rentabilité financière mais doit intégrer tous les coûts externes liés à l'environnement local, à la dépendance pétrolière et au réchauffement climatique.

Jean Sivardière ■



Photo : Marc Debrincat

La pérennité des services ferroviaires est aujourd'hui menacée sur les lignes régionales desservant des bassins de population de faible densité. L'Etat, les régions, RFF et la SNCF estiment en effet que la régénération de ces lignes implique des investissements trop importants au regard du volume constaté de la clientèle, ou jugent excessif le coût de l'exploitation. Afin d'y voir plus clair dans ce débat récurrent, évacuer les considérations dites « théologiques » et baser la réflexion sur des faits concrets, la FNAUT a demandé à trois experts reconnus - Jean-Marie Beauvais, Pierre-Henri Emangard et Gérard Guyon - de comparer train et autocar sur des bases homogènes, et de déterminer avec précision le bilan énergétique et écologique des transferts sur route.

En novembre 2009, la Cour des Comptes proposait de transférer massivement sur route les services ferroviaires TER peu utilisés afin de limiter la charge financière des régions, et de fermer 7800 km de lignes régionales (lignes dites UIC 7 à 9, représentant 27% de la longueur du réseau ferré et ne supportant que 2% du trafic voyageurs), parcourues par moins de 10 trains par jour.

La Cour affirmait même que « le maintien de liaisons ferroviaires faiblement utilisées n'est pas justifiable d'un point de vue écologique », les transferts sur route réduisant les émissions de CO₂. Elle se basait sur une étude de l'ADEME de 2007 (« Efficacités énergétique et environnementale des modes de transport ») selon laquelle les émissions de CO₂ par voyageur.kilomètre sont plus faibles (de 30% environ) pour l'autocar que pour le train. Elle admettait cependant l'absence d'instruments de mesure adéquats de l'impact environnemental du TER !

La Direction générale du trésor et de la politique économique (DGTPE) du ministère de l'Economie et des Finances conseille elle aussi de « décourager l'usage du train dans les zones où il est à la fois financièrement et écologiquement bien plus coûteux que l'exploitation du TER en mode routier ».

Or ces préconisations ne correspondent pas aux souhaits des usagers du TER et de leurs associations : tout transfert sur route est ressenti par l'usager comme une dégradation très sensible de la qualité du transport public.

La FNAUT, pour laquelle l'avenir du TER est un enjeu essentiel, a déjà réagi (FNAUT Infos n°181, 182, 187, 189, 197, 208) mais elle manquait de données chiffrées précises pour contrer la « rengaine des transferts sur route ». Afin d'approfondir sa réflexion, elle s'est donc adressée récemment à trois experts : Jean-Marie Beauvais, Pierre-Henri Emangard et Gérard Guyon. Nous reprenons et commentons ici leurs analyses.

LES PERFORMANCES TECHNIQUES DE L'AUTORAIL ET DE L'AUTOCAR : POINT DE VUE DE L'USAGER



Seule la desserte des zones de faible densité de population est envisagée ici. On ne compare donc pas le train et le car en général, mais un autorail diesel X 73500 de la SNCF et un autocar standard de 53 places utilisé sur la plupart des réseaux départementaux français.

Idee reçue n°1 : train ou autocar, c'est le même confort. FAUX !

En matière de conditions d'accueil, les deux véhicules ne sont en rien équivalents : par passager assis, l'autorail offre un espace environ 1,8 fois supérieur à l'espace offert par le car standard. **Pour que le car offre le même espace que le train, il faudrait ramener sa capacité de 53 à 30 places.**

La différence entre train et car est bien plus marquée que celle qui existe entre tramway et bus à haut niveau de service (BHNS) en transport urbain.

Le confort du car est limité par les virages (les voies ferrées susceptibles de fermetures sont pour une bonne part situées en zones montagneuses) et les cahots, qui provoquent des nausées chez certains voyageurs. Les sièges sont étroits et très serrés, le port de la ceinture est obligatoire, on ne peut pas se déplacer pour se dégourdir les jambes. Le transport des bagages encombrants, voitures d'enfants et fauteuils roulants est difficile. Les toilettes sont absentes ou fermées, et il est interdit de se restaurer pour éviter au chauffeur (dont il faut supporter la radio) la corvée du nettoyage. Le confort, c'est aussi la possibilité de valoriser la durée du trajet : comment déployer un journal, étaler des dossiers ou utiliser un ordinateur dans un car ? Et par temps sombre, l'éclairage intérieur est insuffisant.

La FNAUT reconnaît volontiers que nombre de départements ont fait de réels efforts pour équiper leurs réseaux de véhicules à plancher bas et aménager des équipements d'accueil au sol. Mais, alors que les arrêts ferroviaires sont presque toujours équipés de gares ou au moins d'abris, de mobilier et de quais, l'équipement des arrêts d'autocar se résume encore trop souvent à de simples poteaux le long des routes.

Idee reçue n°2 : l'autocar est aussi rapide que le train. FAUX !

En ce qui concerne les vitesses, l'autorail l'emporte également.

La vitesse de pointe de l'autorail X 73500 est de 140-160 km/h, mais celle des autocars reste limitée par le code de la route entre 80 et 100 km/h.

Les vitesses moyennes des TER effectuant des services omnibus sont rare-

ment inférieures à 60 km/h tandis que celles des autocars peinent à atteindre 40 km/h.

Ces écarts peuvent certes se réduire en fonction des sections de voie ferrée ou de route empruntées (le car peut desservir le centre des bourgs alors que les gares sont souvent excentrées), mais l'avantage ferroviaire dû à l'existence d'un site propre domine largement, tandis que la généralisation des déviations d'agglomération et la multiplication des carrefours en ronds-points restreignent la vitesse commerciale des autocars.

Idee reçue n°3 : l'autocar est aussi fiable que le train. FAUX !

L'autocar est plus sensible que le train aux aléas climatiques et soumis, de plus, aux aléas de la circulation routière. Sa régularité est donc encore plus difficile à assurer que celle du train, sauf à détendre les horaires de manière dissuasive pour l'usager. Il en est de même de la fiabilité des correspondances avec les trains de grandes lignes. Un seul exemple : l'horaire du car Aubenas-Montélimar qui assure la correspondance avec le TGV intègre une marge de l'ordre de 15 minutes.

La capacité à absorber les trafics de pointe est un autre aspect de la fiabilité : celle du train est incontestablement supérieure à celle de l'autocar, qui n'accepte pas de voyageurs debout ou assis sur des strapontins.

L'autocar est très souvent indispensable, mais force est de constater que les prestations routières n'atteignent jamais le niveau de qualité « ferroviaire » : ce n'est pas se montrer « anti-autocar » que de le constater.

Le service rendu par un autocar n'étant pas le même que celui rendu par un autorail, les voyageurs s'opposent toujours aux transferts sur route, qu'ils soient définitifs (en cas de fermeture d'une ligne) ou provisoires (en raison d'incidents ou de travaux).

Cette supériorité de l'autorail n'est pas une vague impression d'usager (« le car, transport du pauvre »), elle se traduit concrètement par une perte de clientèle du transport public lors des transferts sur route, comprise entre 30% et 70% selon les cas (encadré). Même si elle n'est pas immédiate, cette perte atteint rapidement 50% en moyenne.

En résumé, l'autocar attire donc en moyenne deux fois moins de voyageurs que l'autorail et n'est utilisé en pratique que par une clientèle non motorisée, captive du transport public.

Pertes de clientèle lors d'un transfert sur route

L'Observatoire Régional des Transports des Pays de la Loire a étudié avec précision les conséquences d'un transfert sur route sur le comportement des voyageurs (1996).

Près d'un tiers (30%) de la clientèle ressent le passage à l'autocar comme une régression de la qualité du transport public et retourne à l'automobile.

Quel que soit le mode considéré, autorail ou autocar, une augmentation de 10% de la durée du trajet entraîne une baisse de 20% de la fréquentation (soit un coefficient d'élasticité - 2,0) ; une augmentation de 10% des fréquences entraîne une hausse de 7% de la fréquentation (soit un coefficient d'élasticité + 0,7).

Ainsi un transfert sur route avec maintien de la fréquence et augmentation d'environ 20% de la durée du trajet (un cas fréquent, la durée d'un trajet de bout en bout passant par exemple de 1h à 1h12) se traduit au total par une baisse voisine de 60% de la fréquentation.

Pour maintenir la fréquentation à son niveau « ferroviaire », il faudrait au moins doubler la fréquence. **Un allongement de 10% seulement de la durée du trajet suffit pour que la perte de clientèle atteigne 50%.**

Plus récemment, la DGTPE a analysé les politiques ferroviaires de 4 régions (Midi-Pyrénées, Auvergne, Basse-Normandie, Lorraine). Elle a reconnu elle aussi la désaffection pour le transport public routier qui accompagne un transfert sur route, et le chiffre par une baisse de 30% de la fréquentation.

La DGTPE suggère que la fréquence du car, minicar ou taxi de substitution soit portée à 20 services par jour pour compenser la perte de confort et maintenir le niveau de la fréquentation ; une baisse des tarifs et une augmentation du nombre des points d'arrêt est envisagée. Mais elle n'évalue pas le montant de ces mesures en termes de coûts d'exploitation, de consommation d'énergie et d'émissions de CO₂.

Les hausses de trafic à la suite d'un transfert sur route sont exceptionnelles. Dans son livre « Rail et aménagement du territoire » (Edisud, 1995), Jean-François Troin signale le cas de la ligne Bort-les-Orgues - Neussargues, fermée au trafic voyageurs en 1990. De 6 voyageurs par train, on est passé à 12 voyageurs par car, la desserte des bourgs étant mieux assurée par des arrêts dans les centres que par les gares situées à l'écart des agglomérations sur une ligne sinueuse aux performances très limitées.

Un passé instructif

Dans leur ouvrage très précis « Des omnibus aux TER » (La Vie du Rail, 2002), Pierre-Henri Emangard, Bernard Collardey et Pierre Zembri citent des pertes de trafic de 37% lors des nombreux transferts intervenus dans les années 1970 (moyenne sur 20 lignes).

Un taux moyen de 50% aujourd'hui est donc vraisemblable. En effet, en 30 ans, le taux de motorisation des ménages est passé de 60% à plus de 80% ; le confort et la fiabilité des voitures se sont améliorés ; le réseau routier a été vigoureusement modernisé ; le prix des carburants, rapporté au salaire moyen, a été divisé par 2. L'usage de la voiture est donc devenu beaucoup plus attractif. Certes le confort du car a progressé, mais moins vite que celui du train régional. Enfin, les dessertes ferroviaires étaient tellement médiocres vers 1970 que les pertes de trafic constatées alors seraient bien plus élevées si on les avait calculées à partir du trafic ferroviaire potentiel.

L'expérience passée a montré que la perte de clientèle suivant un transfert sur route peut augmenter au cours du temps au-delà de sa valeur au lendemain du transfert. Ce phénomène a souvent fragilisé les services routiers de substitution et mené à leur disparition.

Peu de données chiffrées récentes sur les transferts sur route sont disponibles. En 2011, de multiples travaux sur la voie et les ouvrages d'art ont touché la ligne Nice - Digne, occasionnant en particulier l'arrêt du trafic ferroviaire entre Nice et La Vésubie durant plusieurs mois, avec remplacement par un nombre équivalent de cars. Le trafic a chuté de 32% par rapport à 2010.

Des données précises sont par contre disponibles pour les réouvertures de lignes, inverses des transferts sur route. Ainsi la relation Nantes-Pornic était entièrement assurée par car jusqu'en 1990 : le train a été peu à peu introduit en été, puis la desserte a été entièrement basculée sur rail en 2001-2002. Les hausses de trafic ont été spectaculaires : entre 2000 et 2005, le nombre de voyageurs a été multiplié par 3,58, celui des voyageurs.km par 2,22.

De même, la ligne Tours-Chinon a vu sa clientèle diminuer de 20% lors de sa fermeture en 1980 malgré un renforcement de la fréquence des cars, et l'a retrouvée immédiatement lors de sa réouverture en 1982, à la demande du ministre Charles Fiterman. En 1987, le trafic atteint 500 000 voyageurs, soit 30% de plus qu'en 1979.

LES PERFORMANCES ÉCONOMIQUES ET ÉCOLOGIQUES DE L'AUTORAIL ET DE L'AUTOCAR

Les comparaisons rail-route qui suivent sont évidemment biaisées par le fait que l'autorail et l'autocar ne rendent pas le même service au voyageur.

Idée reçue n°4 : le coût d'exploitation de l'autorail est prohibitif. FAUX !

Sur la base de données techniques et financières accessibles à tous (achat du matériel roulant et révision à mi-vie, personnel roulant, carburant, entretien, commercialisation), Gérard Guyon a calculé le coût du kilomètre parcouru hors charges d'infrastructure : 7 euros pour l'autorail X 73500 de 81 places et 1,8 euro pour l'autocar standard de 53 places assises. L'écart de 1 à 4 peut sembler énorme, mais cette donnée brute est peu significative.

1 - L'écart n'est que de 2,6 si on ramène le coût d'exploitation à la place assise offerte. Il est voisin de 2 si on ramène le coût d'exploitation *au voyageur transporté*, l'autorail attirant environ deux fois plus de voyageurs que l'autocar.

2 - *Ce n'est pas l'autorail qui est cher, c'est la SNCF.* Son coût d'exploitation en France est nettement plus élevé (+ 30%) qu'à l'étranger. Il pourrait être abaissé par l'utilisation d'un matériel roulant et d'une signalisation mieux adaptés aux faibles trafics, et par la suppression de l'accompagnement, justifié seulement pour des trafics supérieurs à 100 personnes par convoi : à l'étranger, le taux d'insécurité et de fraude n'est pas plus élevé que dans notre pays.

3 - Un service public de transport de personnes doit offrir des prestations de même nature indépendamment du mode utilisé. Une comparaison sérieuse entre train et autocar doit être faite entre un autorail X 73500 et un autocar de 30 places : en cas d'affluence, le service routier devrait alors être dédoublé.

4 - Même si on s'en tenait à un autocar standard, il faudrait, en gros, doubler les fréquences, en cas de transfert sur route d'un service ferroviaire, pour maintenir la fréquentation, donc doubler le coût du mode routier.

Le coût du TER facturé par la SNCF aux régions est d'environ 20 euros/km. Ce coût comprend le coût d'exploitation du matériel roulant de 7 euros (calculé par Gérard Guyon pour pouvoir comparer à celui de l'autocar) et les autres coûts SNCF, du même ordre que les précédents (personnel technique non roulant, frais généraux et marges de la SNCF), enfin les péages versés à RFF. Le coût d'exploitation, qui varie beaucoup d'une région à l'autre, pourrait être réduit de moitié si on se réfère à

l'exemple allemand. Quant aux coûts de l'infrastructure ferrée, ils doivent être assumés par la collectivité, au même titre que les routes.

Idée reçue n°5 : l'autorail est plus énergivore que l'autocar. FAUX !

1 - La consommation de carburant diesel est de 56 litres aux 100 km pour un autorail X 73500 contre 33 litres pour un autocar standard. Le roulement fer sur fer est intrinsèquement plus économe en énergie que le roulement pneu sur route, mais l'autorail est lourd afin de pouvoir résister à des chocs à vitesse élevée.

2 - La consommation par place assise offerte est de 0,69 litre pour l'autorail et 0,62 litre pour l'autocar (le même autocar, aménagé avec seulement 30 places assises, consommerait davantage que l'autorail : 0,93 litre par place assise).

3 - Lorsqu'un autocar circule en remplacement d'un train, il transporte en gros deux fois moins de passagers que le train. La consommation par voyageur transporté est donc pratiquement la même pour l'autorail et pour l'autocar (contrairement à ce qu'affirme la Cour des Comptes).

Ce résultat est logique : un autorail type X 73500 à deux moteurs de camion ne consomme pas plus qu'un autocar à un seul moteur mais transportant deux fois moins de voyageurs.

4 - Mais on ne doit pas s'en tenir là : à la consommation de l'autocar, il faut ajouter celle des automobilistes que l'autocar n'a pas réussi à attirer, soit 6,8 litres aux 100 km pour un automobiliste « en solo » et 5,3 litres en moyenne, le taux d'occupation moyen d'une voiture étant de 1,28 personnes pour les déplacements de proximité.

Idée reçue n°6 : les coûts externes de l'autocar sont négligeables. FAUX !

1 - Les coûts externes dont l'autocar est directement responsable (contribution à la congestion routière, accidents, bruit, pollution de l'air) sont globalement du même ordre de grandeur que ceux de l'autorail.

2 - Mais aux coûts externes directs de l'autocar, il faut ajouter les coûts externes du trafic automobile que, contrairement à l'autorail, il ne réussit pas à capter : cette contribution indirecte est la plus importante.

Même si les trafics automobiles engendrés par un transfert sur route sont modestes, leurs coûts externes sont loin d'être négligeables car un au moins des terminus des trajets effectués est situé en agglomération urbaine.

BILANS DES TRANSFERTS SUR ROUTE

Bilan énergétique

Ce bilan a été précisé par Jean-Marie Beauvais. On cherche la variation de consommation E lors du transfert, sans utiliser les taux de remplissage, inconnus, des autorails et autocars.

Si V voyageurs sont présents dans l'autorail et si P est le taux de perte de clientèle lors du transfert sur route, on retrouve $(1-P)V$ voyageurs dans l'autocar et PV voyageurs en voiture.

L'autorail consomme 56 litres aux 100 km, l'autocar 33, une voiture 6,8 en moyenne, véhicules essence et diesel confondus (Conseil Général du Développement Durable, juillet 2012), ou 6,8/1,28 = 5,3 litres par voyageur.km.

Avant le transfert, la consommation est celle de l'autorail. Après le transfert, la consommation est celle de l'autocar, à laquelle il faut ajouter celle de chacune des voitures utilisées par les PV voyageurs ayant abandonné le transport public. D'où :

$$E = -56 + (33 + 5,3 PV) = -23 + 5,3 PV$$

Le diagramme donne E en fonction de V pour différentes valeurs de P.

E s'annule pour $V = S$, seuil de pertinence du transfert : si V est supérieur à S, le bilan énergétique et écologique du transfert est défavorable. Si $P = 0,3$, $S = 15$. Si $P = 0,7$, $S = 6$. Si $P = 1$, $S = 4$. P valant en moyenne 0,5, la valeur moyenne du seuil est : $S = 9$.

Dès qu'il y a au moins dix voyageurs dans l'autorail, le transfert sur route est, en moyenne, contreproductif ($E > 0$, il y a surconsommation).

On est bien loin du slogan péremptoire de la DGTPE, selon laquelle « le transfert sur route se traduit systématiquement par une baisse de la consommation d'énergie et des émissions de gaz à effet de serre ».

Notons qu'il existe des autorails moins énergivores que le X 73500. Ainsi l'A2E qui a circulé sur la ligne Carhaix-Guigamp-Paimpol ne consommait que 34,1 litres aux 100 km, à peine plus qu'un autocar. Mais la SNCF a toujours refusé d'utiliser un matériel léger et sûr destiné à rouler sur une petite ligne à la vitesse de pointe 90 km/h, garantissant une vitesse commerciale de 60 km/h, tout en desservant des localités aussi nombreuses que l'autocar.

Bilan socio-économique

Aujourd'hui, les coûts d'exploitation de l'autorail par la SNCF étant ce qu'ils sont, un transfert sur route se traduit, pour une région, par une économie budgétaire sur le coût d'exploitation du TER (et, éventuellement, sur la participation aux travaux d'infrastructure) de l'ordre de 10-15 euros par km parcouru.

Mais, comme le disait Alfred Sauvy, « si on compte, il faut tout compter », et en particulier ce qui n'apparaît directement pas dans les budgets publics, c'est-à-dire les coûts externes.

Selon une étude publiée récemment par le Parlement européen, les coûts externes de la voiture en France, hors coûts de voirie et de congestion, se sont élevés à 50,5 milliards d'euros en 2011, soit 9 centimes d'euros par véhicule.km puisque le trafic a été, en 2011, de 550 milliards de véhicules.km. Selon le CGDD (novembre 2009), les coûts de congestion représentent une bonne moitié des coûts externes. D'où un coût externe global d'au moins 20 centimes d'euros par véhicule.km.

Si, par exemple, $V = 20$ et $P = 50\%$, 10 voyageurs se reportent sur la voiture, d'où en moyenne $10/1,28 = 8$ voitures supplémentaires en circulation, et un coût externe d'environ 1,6 euro/km qui réduit l'intérêt financier du transfert.

Les mauvais arguments des « fercarisateurs »

Les analyses montrent clairement que les arguments écologiques de la Cour des Comptes, de l'ADEME et de la DGTPE sont très contestables et ne correspondent que très partiellement à la réalité : les taux de remplissage des véhicules (autorail, autocar, voiture) ont été mal appréciés. Les trois experts consultés par la FNAUT ont évité d'utiliser ces paramètres mal connus.

La comparaison des émissions de CO2 par voyageur.km est en effet très sensible au taux d'occupation retenu pour chaque type de véhicule ainsi qu'au type de matériel utilisé. Or le taux de remplissage de l'autocar a été largement surestimé par la Cour, qui retient une valeur moyenne sur tous les services de cars, y compris les cars touristiques ou affrétés pour des événements sportifs ou culturels, et les cars scolaires, eux aussi, généralement bien remplis. Le taux de remplissage des services réguliers n'est pas connu avec précision, mais il est manifestement bien plus faible que la valeur moyenne, comme on peut le constater aisément sur le terrain, ce qui réduit considérablement la performance écologique supposée du car. Par ailleurs, le taux moyen d'occupation d'une voiture sur les trajets régionaux (inférieurs à 80 km) est plus proche de 1,3 que de 2.

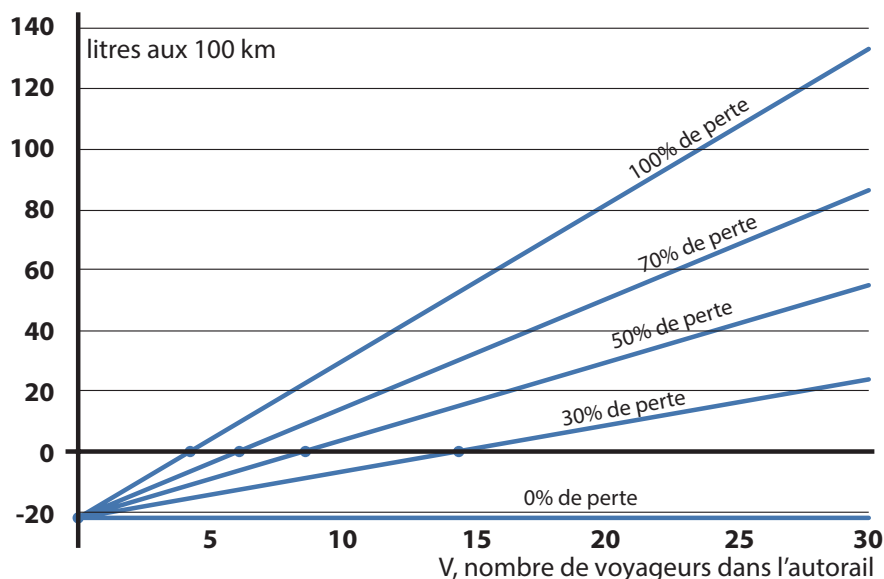
Pour la FNAUT, le débat sur les transferts sur route est mal posé : pour comparer utilement autorail et autocar, il est nécessaire de raisonner non pas sur leur niveau observé de fréquentation, mais sur celui qu'ils auraient si la France, comme le font la plupart des pays européens, exigeait un niveau minimal de desserte de chaque arrêt.

Comme le note Gérard Guyon, l'observation des pays européens voisins, à l'exception notable de l'Espagne, du Portugal et du sud de l'Italie, montre que tout point d'arrêt de transport public collectif de voyageurs, même situé en secteur rural, est en moyenne desservi, par sens, toutes les heures des journées ouvrables, le seuil minimal étant de deux heures (zones peu denses du centre de l'Allemagne par exemple) et maximal d'une demi-heure (cas du Danemark, y compris dans le centre peu peuplé du Jutland).

Si ces conditions étaient remplies en France, on constaterait que l'autorail n'est, le plus souvent, en rien surdimensionné pour la desserte des zones à faible densité de population.

L'alternative au train mal rempli n'est pas l'autocar encore plus mal rempli : pour la FNAUT, c'est le train mieux rempli !

Variation de la consommation d'énergie en cas de transfert de l'autorail vers l'autocar



Correspondances impossibles

Souhaitant me rendre dans le Palatinat, j'ai choisi de passer par Strasbourg, puis de prendre un train TER Alsace jusqu'à Lauterbourg, afin de continuer mon voyage jusqu'à Landau. Or, en arrivant à Lauterbourg à 10h25, j'ai constaté que le train de la DB était parti à 10h23 et que, de même, à l'heure prévue de mon train de retour, 18h36 au départ de Lauterbourg, le train venant de Woerth arrivait à 18h36 !

L'absence totale de coordination entre le Conseil Régional d'Alsace et la communauté Rhénanie-Sud Palatinat Sud, et aussi entre SNCF et DB, est regrettable : l'Alsace du Nord est peu peuplée et, par suite, l'équilibre économique des dessertes aboutissant à Lauterbourg est fragile. Nous étions moins de dix voyageurs à l'arrivée à Lauterbourg et, le surlendemain, encore moins nombreux à repartir vers Strasbourg.

La clientèle augmenterait certainement si de bonnes correspondances à Lauterbourg permettaient des relations commodées entre Strasbourg et Landau voire Karlsruhe, rendant toute sa pertinence à l'itinéraire via Lauterbourg. Ou si l'origine et le terminus des trains français étaient reportés de Lauterbourg à Woerth. Il faut mettre fin au plus vite à cette anomalie incompréhensible au sein d'une Europe qui a aboli les frontières physiques.

Jean-Marie Tisseuil, AUT Ile-de-France ■

Chers ronds-points

Depuis 10 ans les ronds-points ont fleuri partout sur les routes françaises, on estime leur nombre à 40 000 environ ! Pour un coût moyen de 200 000 euros chacun, cela nous fait une facture de 8 milliards d'euros ! Une facture invisible certes, car atomisée entre de multiples collectivités locales et répartie sur 10 ans, mais tout de même de quoi financer plus de 300 km de réseaux de tramway par exemple, ou la LGV Tours-Bordeaux ! Alors qu'on aurait pu aboutir au même résultat en termes de sécurité routière avec une solution américaine toute simple : 4 STOPS ! Un à chaque intersection ... pour un coût ridicule, une efficacité redoutable !

Gilles Laurent et Max Mondon ■

Devenue une spécialité française, la multiplication des ronds-points rend très pénible la conduite des autobus et autocars, elle réduit fortement leur vitesse commerciale et accentue l'inconfort des voyageurs, dont certains ont mal au cœur : 21 ronds-points entre Annecy-le-Vieux et Poisy ! A Nantes, le busway traverse les ronds-points.

Jean-Bernard Lemoine ■

Les fêtes de Noël et de Nouvel An, qui devraient être un moment de joie pour tous, sont malheureusement marquées par un accroissement du nombre d'accidents de la route dus à l'alcool. Les messages de sécurité routière insistent auprès des conducteurs pour qu'ils ne consomment que modérément de l'alcool pendant les fêtes ou laissent leur place au volant.

Une démarche complémentaire consiste à préconiser d'utiliser les transports collectifs plutôt que la voiture. Dans cet esprit, la plupart des autorités organisatrices de transports urbains maintiennent et, pour certaines, renforcent leur offre pendant les fêtes.

Limoges a ainsi fait fonctionner toute la nuit de la Saint-Sylvestre deux de ses lignes sur les axes est-ouest et nord-sud. Rennes et Marseille ont retardé les derniers départs. Rennes a même fait fonctionner toute la nuit sa ligne « Star de Nuit » en plus du métro.

Mais, comme l'indique une enquête qu'Aymeric Gillaizeau, militant du réseau Déplacements urbains de la FNAUT, a menée début janvier, d'autres ne font pas l'effort nécessaire et restreignent au contraire la fréquence et l'amplitude horaire des services.

C'est en particulier le cas des agglomérations suivantes (dont la plupart regroupent plus de 100 000 habitants) : Aix-en-Provence, Amiens, Angers, Annemasse, Arras, Aubagne, Boulogne-sur-Mer, Bourges, Evry, Lens-Liévin, Montbéliard, Montpellier, Mulhouse, Orléans, Pau, Rouen, Saint-Brieuc, Strasbourg, Tours, Valence, Valenciennes.

Parmi les agglomérations de plus de 350 000 habitants, seules Rouen et Strasbourg ont réduit l'amplitude horaire. A Strasbourg, cette mesure n'a concerné que le 24 décembre après 19h alors que le service était normal côté allemand de l'Eurodistrict Strasbourg-Ortenau.

La situation était analogue dans les autres agglomérations transfrontalières alsaciennes : les réseaux urbains allemands ou suisses fonctionnaient normalement, ce qui n'était pas le cas côté français, par exemple à Mulhouse. De même l'offre était réduite à Annemasse et non sur le réseau genevois.

Angers est la seule ville à avoir proposé, le 25 décembre et le 1er janvier, un service ne commençant qu'à 13h30 et à l'arrêter à 18h30 le 1er janvier.

A Montpellier, le 25 décembre et le 1er janvier, les bus ont commencé leurs rotations vers 13h alors que les tramways avaient démarré entre 7h et 8h. Surtout le 1er janvier, les personnes ayant passé la nuit à l'extérieur ont été gênées par la limitation du service le matin. A Tours,

le service de soirée s'est terminé plus tôt qu'en période normale les 25 décembre et 1er janvier.

Evry a été la seule agglomération d'Ile de France à arrêter son service plus tôt, en particulier le 31 décembre, alors que le STIF a renforcé le sien.

Mais on peut trouver « mieux ». À Boulogne-sur-Mer (ville dont le ministre des Transports Frédéric Cuvillier a été maire jusqu'en juillet 2012), le réseau a été complètement paralysé le 25 décembre ; les réseaux d'Aubagne, de Pau et de Valence l'ont été à la fois le 25 décembre et le 1er janvier.

« Les usagers ont l'habitude », dit la CTAV, société de transport de Valence : aucune information sur son site internet.

Cette attitude désinvolte et irresponsable des élus fait courir des risques à de nombreux jeunes, et elle pénalise injustement les nombreux citoyens, généralement peu fortunés, qui n'ont pas de voiture à leur disposition.

Ainsi, d'après l'INSEE, le Nord - Pas-de-Calais est la région française la plus touchée par la pauvreté, mais dans la conurbation lilloise, qui rassemble 1,8 million d'habitants, seules les agglomérations de Lille et Douai ont maintenu un service normal.

A Aubagne aussi, le taux de pauvreté est très élevé : les élus se vantent d'avoir instauré la gratuité des transports en 2009, mais ils font ensuite des économies en supprimant tout service trois jours par an (dont le 1er mai).

Autre attitude, difficilement admissible : celle des syndicats qui, tout en affirmant défendre le service public, profitent des périodes de fêtes, au cours desquelles les besoins de déplacements sont plus élevés qu'en période normale, pour lancer des grèves, comme cela a été le cas, cette année, à Caen, Dijon, Lorient, Lyon, Metz et Perpignan.

La FNAUT a donc écrit aux maires des villes où l'offre de transport public a été restreinte de façon plus ou moins marquée. Elle leur a demandé d'intervenir auprès de l'autorité organisatrice de transport de leur agglomération pour qu'à l'avenir le souci du service public prime sur toute autre considération, financière ou interne aux entreprises de transport. Cette exigence de la FNAUT n'a rien d'utopique : Chambéry et Aix-les-Bains ont un service normal pendant les fêtes alors qu'elles restreignaient l'offre avant 2010.

Il doit être possible, en zone urbaine, de se passer de voiture pour la plupart des déplacements. C'est pourquoi la FNAUT s'élève contre l'absence quasi-générale de tout service le 1er mai et contre l'indigence de l'offre les jours fériés.

LA RUBRIQUE DU CYCLISTE

Assistance électrique

L'effort physique n'est pas du goût de tous, notamment pour les trajets domicile/travail et les déplacements professionnels. La sudation s'avère en effet plus gênante que dans le cadre d'une utilisation personnelle. Comme pour la voiture électrique, le déploiement d'infrastructures publiques de recharge est une nécessité pour favoriser l'usage de vélos à assistance électrique. La recharge solaire par induction, testée à Haguenau, pourrait connaître un essor important. Les panneaux solaires de l'ombrière assurent la production d'électricité, les batteries des vélos sont rechargées sans aucun branchement grâce à un champ magnétique émis depuis une plaque au sol. De quoi garantir une recharge «zéro carbone» en l'absence totale de risque d'électrocution même s'il pleut.

Cyclotourisme

Un million de cyclotouristes a parcouru la France en 2011. Il en est résulté 1,9 milliard d'euros de chiffre d'affaires dans les régions. En 2020, les cyclotouristes disposeront de 19 500 kilomètres de véloroutes et voies vertes.

Champions

Les champions européens du vélo sont les Hollandais (27% de la population utilise le vélo comme principal mode de transport) et les Danois (18%). Malgré le programme « Cycle to work », seuls 2% des Britanniques enfourchent leur vélo quotidiennement.

Le vélo au 19ème siècle

La draisienne, inventée en 1818 par le baron Karl Friedrich Drais, était « une machine ayant pour but de faire marcher une personne à grande vitesse, en rendant sa marche légère et peu fatigante grâce au siège qui supporte le poids du corps ». En 1861, on inventa la pédale, fixée à la roue avant puis, en 1880, la chaîne qui, reliée à des pignons de différentes tailles, permet de démultiplier la force du cycliste et de changer de vitesse. Selon Brice Lalonde, le vélo est « la dernière invention néolithique ».

BIEN DIT

Olivier Razemon, journaliste au Monde : « Le vélo est par définition un transport fluide, rapide, adaptable. Le cycliste doit pouvoir s'arrêter pour faire une course, rebrousser chemin, changer d'itinéraire en fonction du trafic ou de ses envies. Le cycliste ne traverse pas la ville, il la vit. Il a besoin de quelques infrastructures, de facilités telles que les tourne-à-droite, mais surtout d'une circulation apaisée, d'automobilistes et de motards qui le respectent ».

Le coût d'usage du vélo

Dans le cadre de son étude sur le coût, pour le consommateur, des différents moyens de transport (FNAUT Infos n°211), Jean-Marie Beauvais s'est aussi intéressé au vélo.

Les données macroéconomiques suivantes étaient disponibles pour 2011 : le total des dépenses des cyclistes, soit 1,4 milliard d'euros, et le nombre de cyclistes.km, soit 9,7 milliards (estimation à partir des résultats de l'enquête nationale transports et déplacements 2008). D'où le coût complet moyen d'usage du vélo, 14,5 centimes par km, compris entre le coût marginal d'usage de la voiture lors des déplacements de proximité (9,5 centimes) et son coût complet (27 centimes). Le coût marginal d'usage du vélo est quasi-nul.

L'expert analyse ainsi ce résultat inattendu mais incontestable : le coût d'acquisition d'un vélo est loin d'être négligeable et, surtout, la longueur moyenne d'un trajet est faible et une part significative du parc n'est pas utilisée quotidiennement, car l'essentiel de la pratique cycliste reste liée aux loisirs. Or les données macroéconomiques disponibles n'établissent aucune distinction entre cycliste occasionnel (qui ne roule que lors de ses loisirs), cycliste régulier (pour qui le vélo est un mode de transport) et cycliste « polyvalent ».

Francis Papon, chercheur à l'IFST-TAR, a donné en 2000 une évaluation « micro-économique » du coût complet du vélo recensant de manière détaillée les dépenses de chaque type de cyclistes : 12 centimes par km pour un cycliste occasionnel effectuant 207 km par an (soit 1500 km pendant la durée de vie moyenne du vélo, 7,5 ans) et 11 centimes pour un cycliste régulier effectuant 2000 km par an, soit 15 et 13 centimes aujourd'hui. Par km parcouru, le véhicule coûte cher au cycliste occasionnel car ce dernier roule peu (ses dépenses autres que l'achat du vélo sont négligeables) ; il coûte dix fois moins cher au cycliste régulier qui roule dix fois plus, mais ce dernier a des dépenses (entretien, achat d'accessoires, alimentation supplémentaire, habillement spécifique) qui compensent le moindre coût d'amortissement de l'achat du vélo.

Patrice Nogues, ex-vice-président de la FUB, a repris l'analyse en considérant un cycliste régulier, effectuant entre 5 et 10 km par jour et utilisant un vélo acheté entre 250 et 400 euros. Il estime que le coût complet moyen d'usage du vélo utilitaire est d'environ 7 centimes par km : le vélo n'est pas gratuit mais, en dehors de la marche, c'est le moins cher des modes de transport de proximité.

Allan : la gare absurde

La FNAUT dénonce de longue date le projet de gare TGV d'Allan-Montélimar (FNAUT Infos n°167 et 196).

A Montélimar, on construit un Palais des Congrès en centre-ville, à 500 m de la gare actuelle, déjà desservie depuis longtemps (1994) par des TGV effectuant à grande vitesse 90% de leur parcours. A la gare d'Allan, ces TGV s'arrêteraient au milieu des champs, à une quinzaine de kilomètres de la ville... Est-ce ainsi qu'on facilitera les accès des congressistes au Palais ?

Alors qu'à Montélimar on dispose de 2 AR TGV en période de pointe, à Allan les TGV ne pourraient s'arrêter qu'en période creuse,... quand les besoins sont faibles ! Alors, quel intérêt, et pour qui ? Et si on parle des 15 minutes gagnées sur le parcours ferroviaire depuis Paris, on ne parle pas des 20 à 30 minutes perdues lors des rabattements routiers vers les principales zones d'urbanisation.

On évoque le coût de la gare (75 à 100 millions d'euros), mais surtout pas du reste, qui serait, lui, à la charge des Conseils généraux de la Drôme et de l'Ardèche, et qui porterait essentiellement sur des investissements routiers. En fait, au total, on atteindrait, ou dépasserait sans doute, les 300 millions.

On parle même de construire un 5ème pont sur le Rhône, (il y en a déjà 4 dans le secteur de Montélimar) pour faciliter aux Ardéchois l'accès à la gare d'Allan, qui serait, elle, située plus à l'est ! Et lors de la présentation publique faite le 8 octobre 2012 à la Communauté d'Agglomération de Montélimar, les prévisions de trafic présentées indiquent (elles sont sérieuses, c'est là le problème !) que ce pont apporterait à la gare TGV 800 voyageurs supplémentaires par an, soit un peu plus de 2 par jour !!!

Dans l'attente de ce projet, les dessertes TGV de la vallée du Rhône sont figées depuis 2001, date de l'ouverture de la LGV de Lyon jusqu'à Marseille, alors que très rapidement, et sans investissements, on pourrait améliorer la desserte TGV de Montélimar et d'Orange, en mettre une en place à Pierrelatte, et compléter aussi les accès ferroviaires à Valence-TGV, comme ce sera bientôt le cas à Avignon-TGV.

Peut-on se passer de la gare TGV d'Allan ? La réponse est oui ! On peut faire mieux, à bien moindre coût, et au bénéfice d'un bien plus grand nombre de voyageurs... Pas seulement des « hommes d'affaires » ou des « touristes », termes retenus inlassablement par les supporters du projet...

Pierre-Yves Campagne,
association pour l'harmonisation
des transports en moyenne Vallée du Rhône

Guillaume Sainteny a été directeur des Études économiques et de l'Évaluation environnementale (D4E) au ministère de l'Écologie. Dans son ouvrage « Plaidoyer pour l'écofiscalité », publié récemment chez Buchet-Chastel (272 pages, 20 euros), il souligne, à l'aide d'exemples concrets, l'efficacité environnementale mais aussi économique de cette fiscalité.

A l'inverse, il démontre les effets pervers sur l'environnement des systèmes fiscaux en vigueur. C'est particulièrement le cas de la fiscalité de l'énergie en France. Elle est l'une des plus faibles de l'Union Européenne, a tendance à décliner, n'est pas incitative et favorise les énergies fossiles.

Un chapitre est consacré à la fiscalité des transports et aux subventions que reçoit ce secteur, un autre à la fiscalité de l'énergie et des carburants.

Chronique du développement durable

✕ Arrêtée pendant un an suite à une procédure pour infraction supposée à la législation chinoise sur l'environnement, la construction du pont routier Hong-Kong - Zhuhai - Macao, long de 50 km, va reprendre. L'ouvrage pourrait être achevé en 2016, il coûtera 8,5 milliards d'euros.

✕ Le gouvernement turc veut ouvrir en 2015 un troisième aéroport à Istanbul. Avec une capacité initiale de 90 millions de passagers mais pouvant être étendue à 150 millions, celui-ci serait gigantesque. L'un des plus grands du monde. Évalué à près de 10 milliards de dollars par certains observateurs, ce nouvel aéroport est destiné à répondre à la saturation de l'aéroport actuel d'Ataturk.

✕ Au Vietnam, la sécurité routière est devenue un problème majeur : les accidents de la route feraient près de dix mille victimes par an. La municipalité de Hô-Chi-Minh-Ville, où circulent environ 6 millions de voitures et motos, va interdire aux taxis, voitures privées et véhicules de plus de 30 places d'emprunter certaines artères aux heures de pointe. Objectif : réduire de 10% le nombre des accidents et les embouteillages en ville.

Innovation intelligente

La ville de Mâcon expérimente un prototype de voiture à cheval à assistance électrique : le cheval est soulagé au démarrage et dans les côtes. Le but est d'élargir aux quartiers en pente le créneau de la traction animale en ville (collecte des déchets, arrosage des massifs de fleurs, circuits touristiques). La recharge de la batterie s'effectue grâce au freinage dans les descentes (source : Ville, Rail et Transports).

Critère d'achat

Le prix d'une voiture neuve est devenu le facteur déterminant de choix lors de son achat pour 82% des automobilistes, selon le dernier rapport de l'Observatoire Cetelem 2013. Suivent le coût d'utilisation (60%) et la sécurité du véhicule (48%). Cette information confirme le détachement affectif progressif du public vis-à-vis de l'automobile.

La moyenne d'âge des acheteurs de véhicules neufs s'élève à 51,5 ans et ne cesse de grimper. Les cinquantenaires ne sont pas plus nombreux que les trentenaires à détenir un permis de conduire mais les plus jeunes, effrayés par les prix, préfèrent acheter d'occasion.

BIEN DIT

✓ **Guillaume Sainteny**, professeur à Sciences Po et à Polytechnique : « les priorités en matière de logement ne doivent pas se limiter à la libération du foncier et à la mobilisation de nouveaux financements via le relèvement du plafond du Livret A. Si ces moyens ne sont pas fléchés en priorité sur la rénovation de l'ancien, la densification de l'existant et la construction à proximité des transports collectifs, la question de l'étalement urbain ne fera que s'accroître. Depuis 1960, le prix de l'énergie n'a pas augmenté par rapport aux revenus mais la hausse a été colossale sur l'immobilier. Imaginez une évolution inverse : le prix de l'immobilier constant et celui des déplacements en très forte hausse, on aurait des villes denses, mixtes et multifonctionnelles, et bien moins de déplacements contraints. »

Animaux perturbateurs

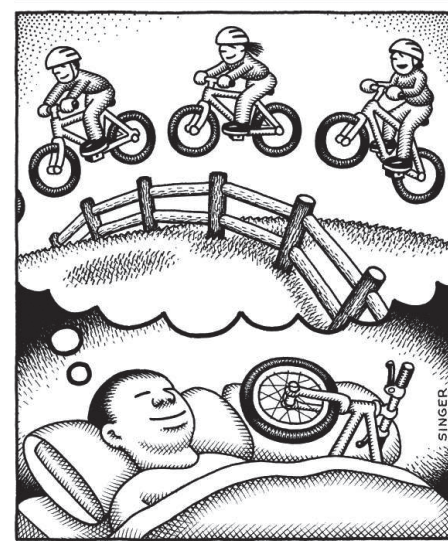
De nombreux animaux, sauvages (sangliers, chevreuils,...) ou domestiques (chevaux, moutons,...), s'égarent sur les voies ferrées. Un TGV Zurich-Paris a récemment percuté une vache ; les passagers, transbordés dans un TGV de secours, sont arrivés à Paris avec 2h30 de retard. En Suisse, un train des Chemins de fer Rhétiques a bousculé un ours en Basse-Engadine ; selon le règlement, le mécanicien ne s'est pas arrêté afin de ne pas perturber l'horaire ; on ignore le sort de l'animal.

Le trafic ferroviaire a été perturbé en Belgique lorsqu'un train Gand-Anvers a percuté un lama qui errait sur les voies : l'animal a été tué. « Cette collision lama-train est une première », a déclaré fièrement le porte-parole d'Intrabel.

Incident plus grave : un élan a dû être abattu en mai dernier après avoir créé un véritable chaos à Oslo. Il avait provoqué l'arrêt de la circulation à l'heure de pointe du matin sur une autoroute reliant Oslo à la Suède avant de bloquer le trafic ferroviaire de la capitale norvégienne en pénétrant dans le tunnel d'accès de la gare centrale.

Le saviez-vous ?

- Selon une enquête Opinionway pour l'assureur MMA, 85% des automobilistes se montrent agressifs ou énervés une fois installés au volant.
- En 2011, la SNCF a été victime de plus de 3 000 vols ou tentatives de vols de métaux, dont 76% sur les voies et 24% sur des stocks. Le préjudice a été estimé à 35 millions d'euros.
- D'après l'ADEME, la consommation moyenne des voitures a diminué de 13% entre 1995 et 2005, et de 26% entre 2005 et 2010 sous l'effet du bonus-malus.
- La Suisse compte 8 millions d'habitants dont trois millions de voyageurs fidélisés au rail grâce aux abonnements.
- Plus de 8 européennes sur 10 sont propriétaires d'une voiture, et 74% l'utilisent chaque jour.
- L'industrie automobile française est dans la tourmente, elle ne produit plus que 2 millions de véhicules par an contre 3,5 millions en 2005 ; l'effectif de ses salariés a fondu de 30%.
- Le secteur automobile a généré un déficit commercial de 9 milliards d'euros en 2011 contre un excédent de 5,5 milliards il y a dix ans. La balance commerciale de la France avec la Roumanie est déficitaire à cause de l'importation des Logan de Renault.



Montée des océans

Dans une étude publiée le 22 juin 2012, le Conseil National de la Recherche des USA a revu à la hausse les précédentes estimations de la montée du niveau des mers au cours du 21ème siècle : le niveau moyen des eaux à l'échelle mondiale devrait augmenter de 8 à 23 centimètres d'ici 2030 (par rapport au niveau de 2000), de 18 à 48 cm d'ici 2050, et de 50 à 140 cm d'ici 2100.

Cette estimation est sensiblement supérieure à celle du Groupe d'Experts Intergouvernemental sur l'Évolution du Climat (GIEC), dont la dernière étude de référence date de 2007.

Aquitaine

● L'association de Défense des Usagers des Transports du Grand Pau participe activement à l'amélioration du réseau palois. Admise à une réunion mensuelle avec le syndicat des transports (SMTU), elle sert d'interface entre les usagers et le réseau. Elle a permis des modifications de trajets sur certaines lignes et l'amélioration des points d'arrêt. Enfin elle suit de près l'avancement du projet de Bus-tram et veille à la mise œuvre de l'intermodalité.

Basse-Normandie

● L'Union des usagers de la ligne Paris-Cherbourg (UDUPC) critique le projet de la SNCF de remplacer les trains Corail par des rames TGV de première génération : « ces rames n'apportent rien en confort par rapport aux Intercités ». L'association s'inquiète également de la réduction du nombre de places offertes.

Franche-Comté

● Colette Dazy, présidente de l'association des usagers de l'aire urbaine Belfort-Montbéliard (AUTAU) est intervenue devant le club TGV de Belfort pour dénoncer la mauvaise desserte de la gare TGV de Méroux-Moval et le retard apporté à la réouverture de la ligne franco-suisse Belfort-Delle.

Pays de la Loire

● Dominique Fresneau, président de l'Acipa, principale association d'opposants au projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes, dénonce la tendance française à dilapider l'argent public dans des projets inutiles : « nous comptons en France déjà 145 aéroports contre 47 en Allemagne et 37 en Angleterre ».

● La FNAUT Pays de la Loire, qui dénonce souvent les faiblesses du réseau nantais, a détourné de manière parodique une campagne publicitaire de la Semitan : le slogan de l'affiche « des tickets dans un téléphone, on n'a pas ça à New-York » est devenu « des tickets SMS dans un téléphone, ça fait 3 ans qu'on a ça à Belfort ». La FNAUT a ainsi pointé du doigt l'absence de billetterie, de tickets SMS, de carte multimodale, de wifi,... les défauts de l'information et les pannes des portes de tramway.

Picardie

● L'association LUTECE et le collectif « SNCFvamtuer » ont publié un manifeste (téléchargeable sur le site de la FNAUT) afin de faire connaître le quotidien cauchemardesque de milliers d'usagers SNCF de

Picardie et la dégradation inacceptable des conditions de transport depuis la mise en place du cadencement fin 2011, avec des données chiffrées, des photos et des témoignages recueillis sur le terrain. L'objectif est d'obtenir de la SNCF et de la Région un retour à des conditions de transports NORMALES pour TOUS les usagers SNCF Picardie.

● La FNAUT Picardie a approuvé la nouvelle organisation des trains Amiens-Paris fusionnant les dessertes TER et Intercités, qui clarifiera la situation : « en cas de problème, les usagers ne savent pas où se situent les responsabilités, et le traitement réservé aux voyageurs n'est pas le même dans les TER et dans les Intercités ».

Rhône-Alpes

● L'ADTC Savoie a étudié la récente restructuration du réseau chambérien (STAC). Elle est globalement satisfaite des orientations retenues, qui reprennent largement les propositions qu'elle avait faites en 2007 et 2009. Elle souligne cependant les insuffisances de la nouvelle ligne 2 et propose des améliorations à prévoir pour septembre 2013.

● L'association anti-contournement autoroutier de Chambéry (ACAC) s'étonne qu'on veuille élargir l'autoroute A41 (à côté du collège Georges Sand à la Motte Servolex...) alors qu'en 2011, 21 % de la population chambérienne (environ 6 000 résidents) ont subi pendant plus de 35 jours un dépassement des normes européennes pour les microparticules (plus de 50 µg/m³).

● La fédération lyonnaise DARLY a publié un cahier d'acteur, soutenu par la FNAUT, à l'occasion du débat public sur « l'anneau des sciences » ou TOP (tronçon ouest du périphérique). DARLY a dénoncé le projet, inducteur de trafic routier et consommateur d'argent public (2,5 milliards d'euros) qui serait mieux utilisé dans le développement prioritaire des transports collectifs.

● Afin de dénoncer les dangers du projet d'autoroute A45 Lyon - Saint-Étienne, l'association Sauvegarde des Côteaux du Lyonnais a organisé une visite du chantier de l'autoroute A89 Balbigny (42) - La-Tour-de-Salvigny (69) avec arrêts sur plusieurs sites stratégiques offrant une vue édifiante sur la destruction des terres agricoles et l'artificialisation des sols.

● L'association Sauvegarde des Côteaux du Lyonnais approuve la mise en service du tram-train de l'Ouest lyonnais. Elle demande la création de nouveaux parkings autour des gares et regrette que la création des navettes-bus reliant les villages à la gare de Brignais soit repoussée d'un an. Elle déplore que les déplacements par cabines suspendues entre le Plateau Mornantais et la gare de Givors restent considérés comme un projet utopique.

Activités de la FNAUT

● Jean Sivardière et Jean Lenoir ont présenté la FNAUT à Deniz Boy, responsable des Transports à la DATAR. Ils ont rencontré Gilles Rabin, conseiller d'Arnaud Montebourg, ministre du redressement productif, pour lui présenter les propositions de la FNAUT concernant l'industrie automobile et l'industrie ferroviaire.

● Jean Lenoir a été reçu par l'ancien ministre Jean-Louis Bianco, chargé d'une mission de réflexion sur la gouvernance du système ferroviaire.

● Paul Mathis et Alain Argenson représentent la FNAUT au sein du Conseil national du débat sur la transition énergétique (CNTE) mis en place par le ministère de l'Ecologie.

● Jean Sivardière et Jean Lenoir ont été consultés par François Tainturier, directeur du Développement de RFF, à propos du programme de modernisation du réseau ferré demandé à RFF par le gouvernement. Ils ont été auditionnés par Jacques Auxiette, président de la région Pays-de-la-Loire, chargé d'une mission de réflexion sur la gouvernance des trains Intercités.

● Jean Sivardière et Jean Lenoir ont eu un long entretien avec Jacques Rapoport, nouveau président de RFF.

● Jean Sivardière et Jean-Marie Tisseuil ont été auditionnés par Philippe Duron, président de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF), président du comité de révision du Schéma National des Infrastructures de Transport. Ils lui ont présenté en particulier les choix de la FNAUT concernant les LGV (voir le prochain numéro de FNAUT Infos).

● François Jeannin, conseiller national de la FNAUT et ancien président de la FNAUT Franche-Comté, a été nommé officier de la Légion d'Honneur.

L'avenir de l'automobile

Les articles publiés dans FNAUT Infos depuis 2004 sur l'avenir de l'automobile (nouvelles contraintes, nouveaux usages, nouvelles technologies, avenir industriel) 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.

fnaut infos- Bulletin mensuel d'information

Directeur de publication : Jean Sivardière
CPPAP n° 0913 G 88319 - Dépôt légal n°212
ISSN 0983-172 X - Tirage : 1500 ex.
Imprimerie : Sipap-Oudin, 86000 Poitiers

Abonnement 10 numéros : Individuels : 18 €
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

LE TER EN ALLEMAGNE ET EN FRANCE : UN CONTRASTE SAISSANT

Plan d'urgence pour la qualité de l'air : du vent !

La pollution de l'air a de graves conséquences sanitaires et économiques (voir l'éditorial de FNAUT Infos n°209). Une étude publiée récemment dans la revue *Environmental Health Perspective* montre même que les femmes enceintes exposées à de forts taux de pollution ont une probabilité plus élevée d'avoir des enfants dont le poids à la naissance sera trop faible.

La Commission européenne menace aujourd'hui la France d'une amende et d'astreintes journalières pour non-respect des valeurs limites de concentration dans l'air de particules fines PM10.

En réponse à cette mise en demeure, la ministre de l'Écologie Delphine Batho a exprimé, le 6 février, le « souhait » que les 15 zones visées par Bruxelles disposent d'un Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) d'ici l'automne.

Elle abandonne le dispositif des Zones d'actions prioritaires pour l'air (ZAPA), qui aurait limité l'accès au centre-ville des véhicules les plus polluants, au motif qu'il aurait pénalisé les ménages les plus modestes, habitant loin des centres et n'ayant pas les moyens de changer leur véhicule ancien.

Mais, pour montrer qu'elle agit, la ministre annonce la mise en place d'un Comité interministériel chargé de veiller au suivi d'un « plan d'urgence pour la qualité de l'air » ne comportant pas moins de 38 mesures. Un plan particulièrement volontariste et novateur (?) : « favoriser » le covoiturage et une logistique propre des derniers kilomètres en ville, « accélérer » le développement des véhicules électriques, « créer des leviers » pour renouveler le parc des véhicules polluants, « réguler » le flux de véhicules dans les zones particulièrement affectées, « identifier les véhicules vertueux » et même, encore plus original, « développer les transports en commun, le vélo et la marche »...

Au lieu d'un patchwork de bonnes intentions dont on ne retient rien, la FNAUT attendait quelques mesures fortes susceptibles de réduire l'usage de la voiture, telles que l'accélération du 3ème appel à projets de TCSP, la décentralisation du stationnement, le 30 km/h en ville, la suppression de la hausse de la TVA sur les transports collectifs et l'expérimentation du péage urbain.

Jean Macheras ■



Train régional allemand (photo : FNAUT)

En France, le TER est aujourd'hui handicapé par les difficultés budgétaires des régions et les coûts élevés d'exploitation par la SNCF. Des transferts sur route sont décidés discrètement et, à l'inverse, diverses opportunités de réouvertures de lignes sont négligées malgré la demande du public. Pendant ce temps, en Allemagne, le développement du transport ferroviaire régional se poursuit à la satisfaction des usagers et dans des conditions économiques très satisfaisantes ; depuis dix ans, de nombreuses lignes ont même été rouvertes (500 km, 300 gares). L'exploitation des lignes régionales en délégation de service public joue en Allemagne un rôle décisif : nous répondons aux arguments le plus souvent opposés à son introduction en France.

L'OUVERTURE DU TER À LA CONCURRENCE

L'étude réalisée par les cabinets Beauvais-Consultants, KCW et Rail Concept sur l'exploitation du TER en délégation de service public (FNAUT Infos n°208) a suscité des critiques auxquelles la FNAUT, qui a approuvé ses conclusions, répond ci-dessous.

1 - « Si l'exploitant est privé, ce n'est plus du service public »

L'étude ne concernait pas le secteur ferroviaire dit commercial (trains de grandes lignes et concurrence par le marché, sur le modèle aérien, avec plusieurs opérateurs publics ou privés sur un même itinéraire) mais le secteur du service public (attribution d'une délégation de service public par une autorité organisatrice de transport, après appel d'offres, comme pour les transports urbains et départementaux).

L'autorité organisatrice reste responsable de la consistance de l'offre et du niveau de la tarification. Si, en Alle-

magne, le train régional est attractif et très utilisé, c'est bien parce que les principes du service public sont respectés : qualité de l'offre et tarification modérée.

Il ne faut donc pas confondre service public et entreprise publique, la distinction est établie depuis longtemps dans le transport urbain. Il n'y a pas de lien entre le statut juridique de l'exploitant et la qualité du service qu'il produit.

Le point important à respecter est que l'entreprise soit adaptée à la mission qui lui est confiée : alors qu'elle est très performante quand il s'agit de gérer des trafics massifs, ce n'est manifestement pas le cas de la SNCF sur les lignes à faible trafic, dont elle cherche à se débarrasser car elle ne sait pas ou ne veut pas les pérenniser et les développer.

En Suisse, les CFF exploitent le réseau principal, et ce sont des entreprises spécialisées qui assurent les dessertes capillaires complémentaires.



2 - « Si le TER est ouvert à la concurrence, on assistera à un écrémage des relations les plus rentables »

Le risque d'un tel écrémage est réel dans le secteur ferroviaire commercial, où un exploitant peut espérer réaliser des marges satisfaisantes aux yeux de ses actionnaires en se positionnant sur les marchés les plus lucratifs, mais pas dans le secteur du service public.

En effet, toutes les lignes régionales (et pas seulement les « petites » lignes) sont structurellement déficitaires, donc les marges des exploitants sont nécessairement faibles (comme en transport urbain), et ce sont les régions qui choisiraient les lignes exploitées par des compagnies, publiques ou privées, en délégation de service public.

3 - « La concurrence est incompatible avec la sécurité des circulations »

Cet argument, souvent renforcé par l'évocation du cas britannique, est fréquemment mis en avant. Pourtant la sécurité en Grande-Bretagne est aujourd'hui aussi satisfaisante qu'en France, elle s'est améliorée grâce à la rénovation du réseau ferré, entreprise dès que la propriété publique de l'infrastructure, abandonnée lors de la réforme Major, a été rétablie. En France même, dans les années 1980, la SNCF n'a pas évité de graves accidents.

L'Agence européenne de sécurité ferroviaire, basée à Valenciennes, réalise un suivi européen de la sécurité, en coopération avec les agences nationales homologues. Ses conclusions sont formelles : on n'observe aucune relation entre l'ouverture à la concurrence et le niveau de sécurité. Bien que médiatisés avec complaisance, les incidents qui surviennent chez les nouveaux opérateurs ne sont proportionnellement pas plus significatifs que chez les opérateurs historiques. Une partie de leur personnel est d'ailleurs elle-même issue des opérateurs historiques.

Certains réseaux visités par les experts Beauvais-KCW-Rail Concept utilisent notamment des systèmes de signalisation autres que ceux utilisés en France, sans qu'on observe une dégradation de la sécurité.

Ces systèmes, adaptés aux lignes à voie unique, réduisent fortement les coûts d'investissement ou d'exploitation. C'est le cas des blocks automatiques lumineux pour voie unique avec commande centralisée utilisés en Espagne, et des blocks automatiques lumineux décentralisés utilisés en Suisse, qui évitent la présence d'agents sédentaires de sécurité et la présence permanente d'agents au poste central de commandement.

4 - « Les résultats obtenus en Allemagne n'ont rien de remarquable »

La croissance du trafic régional allemand (+ 23%) entre 2002 et 2010 est certes inférieure à celle observée en France (+ 43% pour le TER ferroviaire, mais seulement + 27% si on considère l'ensemble TER ferroviaire + Transilien + RER RATP, ce qui est le périmètre le plus correct pour une comparaison nationale avec l'Allemagne). Mais il ne faut pas oublier que le trafic allemand était initialement très supérieur au trafic français (voir les travaux de Sylvain Séguret cités dans FNAUT Infos n°183).

En valeur absolue, la hausse a été plus forte en Allemagne qu'en France pendant cette période et, dans le même temps, la contribution publique par train.km a diminué en Allemagne alors qu'elle a augmenté en France (+ 40%).

La contribution des régions au financement du TER (hors péages, y compris le matériel roulant) était en 2008, en moyenne, de 10 euros par train.km en France et de 4,5 en Allemagne, et en 2010, de 14 euros en France et toujours 4,5 en Allemagne.

Selon Ville, Rail et Transports (16-10-2012), DB Regio, filiale régionale de la Deutsche Bahn, a réduit ses coûts de 20% et a amélioré la qualité de ses prestations au point de remporter, en 2012, 75% des appels d'offres auxquels elle a répondu contre 28% en 2008.

5 - « La réduction des coûts observée en Allemagne est due essentiellement à un dumping social »

Depuis 2011, les salaires dans le secteur ferroviaire régional allemand sont encadrés par une convention collective de branche tenant compte de la durée et des conditions de travail. Les salaires pratiqués par la Deutsche Bahn sont seulement 6,25 % plus élevés que ceux de la convention, ce qu'elle estime acceptable étant donné son expérience et ses économies d'échelle dans d'autres domaines (investissement, marketing).

Les écarts de rémunération entre exploitants en Allemagne sont généralement très inférieurs aux différences de coûts de production observées.

Dans la modélisation relative à la ligne Colmar-Metzeral, les experts ont supposé que les salaires du nouvel exploitant étaient inférieurs de 10% à ceux de la SNCF. Un test de sensibilité a montré qu'à niveau égal des salaires (imposé par la loi ou par la difficulté du nouvel exploitant à recruter du personnel), la réduction des coûts de production ne diminuerait que d'environ un sixième car elle est essentiellement liée à des progrès de productivité.

6 - « L'Allemagne n'est pas un pays comparable à la France »

L'Allemagne est comparable à la France sur de nombreux points : taille du territoire, population, niveau de vie, équipement automobile, gouvernance du transport régional.

La géographie des deux territoires est certes très différente mais, comme la France, l'Allemagne comporte des zones très denses, des zones moyennement denses et des zones plus rurales telles que le Schleswig-Holstein, land qui jouxte le Danemark et qui a pu être comparé à la région Rhône-Alpes. Elle constitue donc un point de comparaison tout à fait pertinent avec notre pays (voir l'étude instructive de Sylvain Séguret et Julien Lévêque, revue Transports n°444 juillet 2007).

7 - « On ne peut se fonder sur le seul exemple de l'Allemagne »

L'exemple allemand a été privilégié pour les raisons suivantes. L'ouverture du TER à la concurrence y est ancienne (1994) et elle y est aujourd'hui très développée, le cabinet KCW a pu centraliser toutes les conventions Régions-exploitants et en établir un bilan fiable portant à la fois sur la Deutsche Bahn et sur ses concurrents.

Mais les experts consultants se sont aussi rendus en Suisse, au Danemark et en Espagne pour y observer respectivement les chemins de fer du Jura, du Jutland et de Carthagène (voir page 3).

Dans les trois cas, ils ont eu la confirmation qu'il était possible d'exploiter le train régional de manière plus économique que ne le fait la SNCF (cette dernière n'envisage que des transferts sur route pour limiter les dépenses) et d'améliorer l'offre.

Conclusion des experts : le niveau des salaires, de la qualité du service et de la sécurité ne sont pas moindres dans les réseaux visités qu'à la SNCF. Les différences entre la SNCF et les autres exploitants tiennent plutôt à :

- une productivité globale du personnel SNCF faible (vie active courte, faible nombre de jours de service par an, faible nombre d'heures productives par jour notamment faute de polyvalence) ;

- des charges d'encadrement et de structure importantes rapportées au nombre de trains x km produits ;

- des charges spécifiques à la SNCF (par exemple des charges patronales élevées par rapport au droit commun).

A noter que la SNCF a réalisé une étude sur l'exploitation des services régionaux par différents opérateurs dans divers pays européens (Allemagne, Suède, Grande-Bretagne, Pays-Bas et Suisse). Elle est elle-même parvenue à la conclusion que la différence de coût avec ses TER était de 30 %.

Danemark, Espagne, Suisse

Dans le cas des chemins de fer du Jutland, une certaine compression des charges a été obtenue :

- un seul agent à bord (le conducteur) avec contrôle aléatoire des billets ;
- la vente des billets s'effectue soit par correspondance (abonnements) soit par automates (à quai et embarqués) ;
- l'entretien soigné des voies atténue l'usure des voies et du matériel roulant ;
- les passages à niveau à fermeture conditionnelle sont bien moins coûteux que les passages à niveau classiques ;
- les haltes comportent abris, borne d'arrêt à la demande et système d'information, les anciens bâtiments voyageurs sont loués à des commerçants.

Le coût de distribution des titres de transport en France apparaît démesuré (de l'ordre de 8% du total des recettes). Ceci s'explique par le type de machines de vente excessivement sophistiquées (justement pour traiter une tarification complexe). Cette situation empêche l'implantation raisonnable d'automates dans les trains alors que c'est la solution la plus pertinente pour les lignes à faible trafic, qui est utilisée dans presque toute l'Europe.

Les recettes ont été maximisées :

- l'amplitude horaire est large (depuis 5/6 h jusqu'à 22/23 h) ; la fréquence est élevée (un train à l'heure voire 30 min sur les tronc communs) ;
- la vitesse est soutenue malgré des inter-stations courtes, grâce à la pratique de l'arrêt facultatif aux haltes ;
- les correspondances sont bien conçues (la porte de l'autocar se trouve toujours à quelques mètres ou dizaines de mètres de la porte du train).

Le chemin de fer de Carthagène est géré selon les mêmes principes : la structure est légère si bien que les coûts de fonctionnement sont réduits, et la qualité est très correcte : la voie se caractérise par un ballast épais et un travelage serré ; la fréquence atteint 22 départs par jour et par sens.

Dans le cas des chemins de fer du Jura, la durée hebdomadaire du travail est de 41 h ; l'âge de la retraite est de 65 ans ; le personnel est polyvalent : les conducteurs assurent la propreté de leurs trains et participent aux opérations de contrôle aléatoire ; 5 agents de maintenance, sur un total de 27, sont occasionnellement conducteurs.

L'amplitude horaire est large : de 5h30 à 22h15 ; la fréquence est au minimum de 14 départs par sens mais on atteint 30 départs par sens entre Tramelan (4 300 habitants) et Tavannes (3 900 habitants) ; la desserte est cadencée ; les dimanches et jours fériés, la réduction des fréquences est limitée à 15-20 %.

8 - « De très nombreux transferts sur route sont quand même intervenus »

En Allemagne de l'Ouest, de nombreuses lignes avaient été fermées dans les années 1950 puis 1980. Au moment de la réforme de 1994, les recettes commerciales du transport régional étaient inférieures aux coûts, la capacité d'investissement ferroviaire était donc très limitée. La régionalisation et la baisse des coûts provoquée par l'ouverture à la concurrence ont dégagé des moyens financiers nouveaux, la quasi-totalité du matériel roulant a été renouvelée et des lignes ont été rénovées ou même rouvertes.

Si des fermetures de lignes ont eu lieu depuis 1994, 90% d'entre elles l'ont été en Allemagne de l'Est, où le quasi-monopole du rail pour les transports a disparu et où l'équipement automobile a considérablement augmenté dans les années 1990 : un ajustement de la desserte ferroviaire, qui datait d'avant-guerre, était inévitable - il est d'ailleurs intervenu avant 2000, alors que l'ouverture à la concurrence n'était encore qu'une démarche marginale. Malgré tout, le réseau est resté assez dense, à l'Est comme à l'Ouest.

Les changements d'exploitant se sont surtout produits sur le réseau secondaire, sur des lignes non électrifiées et à voie unique, où les taux de couverture des coûts par les recettes commerciales étaient les plus faibles, et non sur les lignes proches de l'équilibre financier, qui étaient (et sont encore largement) le domaine réservé de la Deutsche Bahn. Avant le changement d'exploitant, la fermeture de certaines lignes était prévue.

9 - « Les évaluations concernant les consommations (et par suite les émissions de CO2) sont contestables »

L'étude a concerné l'ensemble des lignes régionales françaises, pas seulement les lignes secondaires telles que Colmar-Metzeral. Certaines données fournies par la SNCF concernaient tous les services TER, ferroviaires et routiers. Cependant les TER routiers affectent peu ces données car ils ne représentent que 2,8% des voyageurs.km.

La consommation moyenne des TER par voyageur.km a été calculée à partir des coûts du kWh et du litre de diesel, des dépenses énergétiques de la SNCF, des poids des deux types de traction (55% électrique et 45% thermique en trains.km TER) et du nombre moyen (79) de voyageurs par train TER.

La consommation des voitures par voyageur.km a été calculée à partir de la consommation spécifique des voitures fournie par les Comptes Transports de la Nation, des poids des tractions diesel et essence, et du taux moyen d'occupation des voitures (1,42 personne pour les déplacements de 30 à 80 km d'après l'Enquête Nationale Transports Déplacements de 2008).

10 - « Avant la concurrence, il faut améliorer les infrastructures »

L'état de l'infrastructure est essentiel, mais le problème est le même quel que soit le transporteur. Il est bien évident que l'ouverture du TER à la concurrence ne concerne que l'exploitation et ne peut engendrer directement aucune amélioration de l'infrastructure.

Cependant, si l'exploitation coûtait moins cher, comme cela a été observé en Allemagne, les régions pourraient soit investir directement dans la modernisation du réseau ferré à offre constante, soit financer davantage de trains, qui apporteraient davantage de recettes au réseau ferré pour sa rénovation.

Siège de la Deutsche Bahn (photo : Marc Debrincat)



11 - « Une délégation de service public implique des coûts car l'opérateur privé doit être rémunéré »

Le TER exploité par la SNCF fonctionne déjà en délégation de service public, car la différence entre les coûts d'exploitation et les recettes voyageurs est payée par les régions ; c'est ce qu'on appelle la compensation.

Quel que soit l'opérateur, le principe de compensation reste le même, comme en transport urbain où on trouve des opérateurs privés ou en régie. C'est par contre sur le montant de la compensation que peut jouer la mise en concurrence. Par ailleurs, le surcoût d'organisation de la mise en concurrence est très inférieur aux économies réalisées, comme on l'a vérifié en Allemagne.

La formule de la régie régionale (Suisse) n'est pas à exclure, l'essentiel est que le nouvel exploitant ait un comportement d'entreprise adapté à la demande et de faibles coûts généraux.

12 - « Pourquoi la FNAUT veut-elle s'attaquer à la SNCF ? »

En Allemagne, l'ouverture à la concurrence n'a pas « liquidé » la Deutsche Bahn. Les autres opérateurs n'ont pris que 25% du marché régional et la DB a amélioré sa qualité de service et abaissé ses coûts. Elle résiste beaucoup mieux qu'il y a dix ans à la concurrence.

La FNAUT défend les usagers, elle ne s'attaque pas à la SNCF, dont elle reconnaît le savoir-faire pour traiter les trafics massifs, mais à ses surcoûts injustifiés qui empêchent le TER de se développer davantage.

L'expérimentation de l'exploitation du TER en DSP avec d'autres délégataires que la SNCF est urgente, à commencer par les lignes les plus déficitaires, car c'est dans leur cas que les progrès les plus nets sont attendus.

LES BONS EXEMPLES : L'ALLEMAGNE

Selon Pro Bahn, l'association allemande des usagers du rail, le bilan de la réforme allemande du rail est positif. L'ouverture du transport régional à la concurrence a obligé les opérateurs à se conformer aux exigences de l'autorité organisatrice en matière d'offre et de cadencement, et non l'inverse. La baisse des coûts d'exploitation a facilité la réouverture de nombreuses lignes régionales depuis 1996 (500 km de voies ferrées, 300 gares). Les exemples ci-dessous illustrent le potentiel de développement des lignes régionales, qu'on s'obstine à ignorer en France.

Dans le land du Bade-Wurtemberg, une dizaine d'opérateurs exploitent le réseau régional, mais la Deutsche Bahn a conservé 72% du marché (en trains.km). La durée des contrats varie de 7 à 10 ans. La fréquentation a augmenté de 40% entre 2002 et 2007. L'usager n'a pas le choix de l'opérateur sur une ligne donnée, mais, dans les gares, la DB est obligée de vendre les titres de transport des autres opérateurs.

Les nouveaux opérateurs sont des entreprises privées ou appartenant aux collectivités locales, ou encore les chemins de fer suisses (dans d'autres länder, on trouve aussi Veolia et Keolis parmi eux). Depuis deux ans, les lignes régionales sont regroupées en 15 lots géographiquement cohérents faisant chacun l'objet d'un appel d'offres.

Au niveau national, les recettes du transport régional ont augmenté de 14% entre 2005 et 2008, l'offre de 3% par an en moyenne. La hausse de la fréquentation a été de 19% entre 2002 et 2008.

Réouverture de Mulhouse-Müllheim

Cette ligne transfrontalière de 22 km, fermée depuis 29 ans, vient d'être rouverte à l'initiative de la région Alsace et du land de Bade-Wurtemberg. Sa modernisation, envisagée depuis longtemps, n'a coûté que 28 millions d'euros. Elle permet de relier Mulhouse et Freiburg, deux agglomérations de 200 000 habitants distantes de 60 km seulement. Elle sera utilisée par des TGV Paris-Mulhouse-Freiburg.

La ligne Karlsruhe-Constance

Cette ligne de 252 km, dite ligne de la Forêt Noire, est exploitée par une filiale de la Deutsche Bahn. En deux ans, elle a réussi à accroître sa clientèle de 33% entre Karlsruhe et Offenbourg et 27% entre Offenbourg et Constance, en modernisant son matériel roulant ; des guichets nouveaux ont été ouverts, mais on peut aussi acheter son billet auprès du contrôleur ; les correspondances avec les cars ont été optimisées.

La ligne du Schönbuchbahn

Fermée depuis 1966, cette ligne rurale de 17 km reliant les petites villes de Böblingen et Dettenhausen est située dans la région de Stuttgart. Fin 1993, un syndicat intercommunal créé pour la réactiver a acquis l'infrastructure pour un prix symbolique et lancé un appel d'offres pour la réhabilitation de l'infrastructure et l'exploitation de la ligne, remporté par la compagnie WEG.

Dès la réouverture en décembre 1996, le trafic a été de 3 740 voyageurs/jour, il est proche de 10 000 aujourd'hui.

Six autorails « Regioshuttle » de Bombardier sont en circulation, le trajet dure 24 min, la fréquence est de 30 min en semaine de 05h30 à 17h30 puis de 60 min de 17h30 à 0h30 soit 30 paires de trains (18 le samedi, 15 le dimanche). La ligne est intégrée dans la communauté tarifaire de la région de Stuttgart. Devant le succès commercial de la ligne, il a été décidé de l'électrifier.

Le Regiobahn Kaarst-Düsseldorf-Mettmann (RBE)

Cette ligne suburbaine de 34 km relie deux petites villes satellites de Düsseldorf, Kaarst et Mettmann. La DB souhaitait fermer les deux tronçons Kaarst-Neuss et Düsseldorf-Mettmann dans les années 90, et avait réussi à faire chuter le trafic à 500 voyageurs/jour en réduisant les services.

Les protestations, d'abord claires, de la population prirent de l'ampleur. En août 1992 les communes de Düsseldorf, Kaarst, Neuss et Mettmann créèrent une autorité organisatrice qui devint propriétaire de l'infrastructure que la DB désirait aliéner. L'exploitation fut confiée à la compagnie RBE. La ville de Wuppertal a rejoint l'autorité en 1998.

Après remise en état de la ligne et investissements dans 7 nouveaux points d'arrêt, 2 parcs d'échange, un système d'information des voyageurs, 12 autorails de type « Talent » de Bombardier (climatisés, compartiments multiservices, automates de vente à bord, vidéo-surveillance) et un centre de services à Mettmann, le service a été rétabli à une fréquence horaire à partir de 1999, passée à 20 min en 2000 (30 le soir et en week-end ; dernier départ à minuit en semaine et à 2h00 du matin en week-end). La fréquentation journalière a évolué de 500 voyageurs en 1999 à 20 000 en 2010, le taux de ponctualité est de 98%. La ligne, qui dessert la gare centrale de Düsseldorf, est aujourd'hui intégrée au réseau express régional S-Bahn Rhin-Ruhr.

Les Pays-Bas

Aux Pays-Bas, depuis 2002, l'ouverture des services ferroviaires régionaux à d'autres exploitants que l'opérateur historique (NS), choisis après appels d'offres compétitifs lancés par les Provinces, a entraîné le redéveloppement de l'activité de certaines lignes condamnées à terme par les NS.

La qualité de service est élevée, en particulier l'information des voyageurs. La ponctualité moyenne des circulations est supérieure à 95%.

La fréquentation a augmenté de 11,5% en moyenne, avec des scores de +40% sur certaines lignes.

Les compensations versées par les Provinces aux opérateurs en contrepartie des obligations de service public ont diminué de 30 à 50%.

Ces résultats atteints par les nouveaux entrants sont d'autant plus remarquables que les NS avaient jugé ces lignes régionales non rentables et souhaitaient en cesser l'exploitation.

L'Association néerlandaise FNM des exploitants privés de transport ferroviaire (Arriva, Keolis, Veolia Transdev, Connexxion) vient de publier un rapport sur l'ensemble de la politique néerlandaise des transports. Ce rapport contient de nombreuses propositions, voisines de celles de la FNAUT pour la France, visant à clarifier l'exploitation du réseau international, du réseau Intercités et des réseaux régionaux.

Enquête européenne

Selon une enquête Eurobaromètre récente, 71 % des Européens sont favorables à l'ouverture de leurs systèmes ferroviaires nationaux et régionaux à la concurrence. Ce pourcentage dépasse 60 % dans tous les États membres sauf les Pays-Bas et le Luxembourg.

Pour la plupart des Européens, l'ouverture à la concurrence aura un impact positif sur les tarifs (72 %), la qualité des services à bord des trains (71 %), le confort et la propreté des trains (70 %), la fréquence (68 %), la ponctualité (66 %), la gestion des exploitants (63 %) ou encore le nombre de gares et de lignes desservies (62 %).

La grande majorité des Européens s'attend à ce qu'une concurrence accrue profite aux différentes parties prenantes, notamment aux voyageurs (78 %), aux opérateurs ferroviaires privés (68 %) et au personnel des opérateurs de transport ferroviaire (55 %).

Enfin, 70 % des Européens souhaitent que la concurrence génère des services à prestations minimales similaires à ceux des compagnies aériennes à bas prix et 43 % désirent voir se développer des services de qualité supérieure (avec repas, films, journaux).

OUIGO, le TGV low-cost

La FNAUT a noté avec satisfaction l'expérimentation du concept de TGV « à petits prix » sur l'axe Paris-Lyon-Marseille/Montpellier dans une période où les usagers sont de plus en plus sensibles aux prix (voir FNAUT Infos n°207).

Le concept de « low cost » est aujourd'hui le moteur de la croissance du trafic aérien et se développe aussi chez le principal concurrent du train : l'automobile, sous la forme du covoiturage. Il était donc souhaitable de l'expérimenter en transport ferroviaire.

Les prix spéciaux OUIGO proposés pour les mini-groupes et les familles faciliteront l'accès au train, rendu compétitif par rapport à la voiture et au car.

Les faibles prix s'expliquent par la moindre qualité de la prestation : gares de Marne-la-Vallée-Chessy et de Lyon-Saint-Exupéry éloignées des centres-villes, absence de bar, prestations payantes (bagages, échanges de billet). Par contre, il est plus difficile, au XXI^e siècle, d'accepter un supplément de prix pour une prise de courant...

En transport aérien, les compagnies n'utilisent pas que des appareils de très grande capacité : la FNAUT demande donc que le concept de low-cost soit étendu aux relations TGV de moindre importance et aux relations Intercités.

Enfin l'offre OUIGO doit être intégrée dans l'ensemble des autres prestations ferroviaires : avec le mode de commercialisation prévu pour OUIGO, l'usager devra acheter deux billets distincts si son voyage comporte une correspondance !

Ce cloisonnement est un contresens pour un opérateur en situation de monopole, alors que les usagers attendent un service intégré favorisant l'intermodalité. Il est également contradictoire avec les réflexions affichées récemment par la SNCF sur l'organisation du système ferroviaire.

En Grande-Bretagne et en Suisse, un billet unique est toujours proposé quel que soit le nombre d'opérateurs qui contribuent au voyage.

Une réaction inattendue

Alors que Ouigo sera exploité par du personnel SNCF et va permettre de créer 100 postes de travail, la CGT a dénoncé une initiative qui se fait, selon elle, « au détriment des droits des salariés, de l'emploi et des salaires ». La fédération Sud-Rail a affirmé de son côté ne pouvoir « valider un choix fait par une direction qui, à coups de dumping social, abandonne ses missions de service public afin de réduire ses coûts ». Que le TGV à bas coût attire une nouvelle clientèle peu fortunée au rail n'intéresse ni la CGT ni Sud-Rail ?

BIENTÔT L'ACTION DE GROUPE ?

Benoît Hamon, ministre délégué à l'Economie sociale et solidaire et à la Consommation, prépare un projet de loi sur la consommation qui comprendra en particulier l'action de groupe (recours collectif ou « class action »), une promesse de tous les gouvernements qui se sont succédés depuis 15 ans.

Déjà en vigueur, sous des formes variées, aux USA, au Canada, au Portugal, en Suède et en Italie, la procédure vient d'être recommandée par le Conseil d'Analyse Economique. Elle permet aux consommateurs victimes d'une même pratique d'un professionnel de se regrouper en vue d'une procédure commune visant à obtenir réparation. C'est typiquement pour les litiges dans les transports que l'action de groupe a une grande utilité potentielle : les consommateurs concernés peuvent être nombreux, et le montant du dommage subi est souvent trop faible pour justifier une action contentieuse individuelle après échec d'une procédure de médiation.

Le service juridique de la FNAUT (Marc Debrincat, Anne-Sophie Trcera, Camille Alochet), après avoir consulté plusieurs juristes et hauts fonctionnaires membres de la FNAUT, a remis au Conseil National de la Consommation (CNC) une note précisant nos propositions sur ce sujet essentiel.

Le CNC a mis en ligne le résultat de la consultation publique (associations, entreprises, avocats, universitaires, simples citoyens) qui s'est tenue en novembre 2012 sous l'égide de la Direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes (DGCCRF), et de ses propres travaux sur l'action de groupe (www.economie.gouv.fr/cnc/Avis-et-rapports). Le document reprend largement les propositions de la FNAUT. Sur les 9 points traités dans l'avis du CNC, la FNAUT est en accord avec les 8 premiers ; elle ne s'était pas prononcée sur la création éventuelle de juridictions spécialisées (point 9).

L'avis du CNC

1 - L'action de groupe doit avoir pour objet de protéger les intérêts des consommateurs entendus comme des personnes physiques agissant à des fins non professionnelles (*commentaire de la FNAUT : les personnes morales sans but lucratif devraient être traitées comme les personnes physiques*). Son champ doit être circonscrit à la réparation de dommages sériels ayant pour origine commune l'inexécution ou la mauvaise exécution par un même professionnel de ses obligations vis-à-vis des consommateurs relatives à la vente de biens ou la fourniture de services.

2 - Seuls les dommages matériels doivent être pris en compte. Les dommages corporels et moraux nécessiteraient par définition des évaluations différenciées pour chaque membre du groupe (*pour les dommages corporels, la procédure civile propose déjà des moyens d'action aux victimes individuelles*).

3 - Pour empêcher la mise en œuvre de procédures abusives, l'exercice de l'action de groupe doit être réservé aux seules associations de consommateurs agréées représentatives au plan national (*toute extension de l'action de groupe aux associations non agréées par l'Etat est rejetée par l'administration, car elle cherche au contraire à limiter le nombre des associations représentant les consommateurs*). La procédure doit être définie dans le code de la consommation.

4 - La procédure de l'action de groupe doit respecter les grands principes du droit processuel et de la responsabilité civile, notamment en matière de réparation des préjudices.

5 - La médiation étant toujours un processus volontaire, elle ne peut constituer un préalable obligatoire à l'action de groupe.

6 - Il appartiendra au juge de préciser les critères permettant d'identifier les consommateurs susceptibles d'être indemnisés et de déterminer les préjudices subis.

7 - Il conviendra de laisser à l'office du juge le soin de déterminer les mesures de publicité qui seront mises en œuvre dès lors que la décision statuant sur la responsabilité sera passée en force de chose jugée.

8 - Le jugement déclaratoire de responsabilité devra être passé en force de chose jugée. Le juge prendra toutes les mesures nécessaires pour l'exécution du jugement. Il n'appartient pas à l'association de consommateurs requérante de recouvrer les indemnités et de les répartir entre les membres du groupe. Mais il est envisageable que cette association puisse représenter les consommateurs membres du groupe devant le juge lorsque le professionnel n'a pas exécuté le jugement à l'égard de l'ensemble des membres du groupe.

9 - Les actions de groupe devront relever de la compétence de tribunaux de grande instance spécialisés statuant en formation collégiale.

La proposition du CNC ne concerne que le droit de la consommation, non le droit financier, le droit de la santé et le droit de l'environnement.

Un point important n'a pas été tranché par le CNC : les victimes doivent-elles adhérer volontairement au groupe (« opt-in ») ou non (« opt-out ») ?

• Jean-Marc Ayrault : « l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes répond aux défis de notre temps ».

• Chantal Jouanno, ancienne ministre de l'Écologie : « qu'on fasse toute la lumière sur ce projet au lieu d'essayer de le faire passer en force ; quand on est premier ministre, on fait passer l'intérêt national avant ses intérêts locaux ; je vois mal comment le gouvernement pourra éviter de revoir sa copie ».

• Notre-planete.info : « ce projet est en contradiction avec toute logique économique ; comment peut-il être porteur de l'avenir du Grand Ouest alors que le centre-ville de Rennes sera bientôt à 1h30 de la gare Montparnasse par TGV et 2h des aéroports de Paris ? »

• Un internaute : « puissent nos élus comprendre qu'on ne peut pas faire n'importe quoi avec l'argent public et qu'il est temps que les dépenses soient à la fois raisonnées et raisonnables, et que la population en tire un réel bénéfice ».

• Un pilote de ligne, sur France Inter : « 1800 ha pour NDDL, c'est la surface de Roissy qui accueille 50 millions de passagers par an ; les aéroports français qui ont deux pistes en utilisent une seule (Bordeaux) et bien des aéroports plus importants n'ont qu'une piste (17 millions de passagers à San Diego, un trafic que Nantes n'atteindra jamais) ; M. Ayrault prendrait une bonne décision s'il décidait enfin de descendre de son nuage pour écouter les pilotes expérimentés ».

• Nicolas Notebaert, directeur de Vinci Airports : « NDDL n'est pas une réponse à des problèmes aéronautiques, mais un choix politique de développement du territoire ».

• Jacques Bankir, ancien directeur chez Air France, ancien PDG de Régional CAE : « NDDL est un projet totalement inutile ».

• Pierre Sparaco, journaliste aéronautique : « l'affaire NDDL est scandaleuse et inadmissible ; la plus belle des inepties consiste à dire et répéter que l'actuel aéroport nantais s'achemine à grand pas vers la saturation, l'argument est tout simplement risible ».

• Yves Gonnord, vice-président vendéen de l'entreprise Fleury-Michon : « avant la construction d'un nouvel aéroport, il est urgent d'investir dans des équipements routiers et ferroviaires : nouveaux ponts sur la Loire, deuxième rocade de Nantes, ligne à grande vitesse Nantes-Rennes ; il en résulte que le projet sera repoussé de plusieurs années ; en attendant, l'aéroport actuel est largement suffisant ».

• Marcel Barteau, co-gérant de la concession Alfa-Roméo à La Roche-sur-Yon, est encore plus incisif : « je me

rallie à 100 % à ce que dit Yves Gonnord. Cet aéroport est complètement inutile. De plus, il n'y a pas les infrastructures d'accès. Quand on construit une maison, on aménage d'abord un chemin pour pouvoir y aller ».

• Christian Ricot, patron vendéen d'une entreprise choletaise de produits surgelés et encarté au MoDem : « NDDL est aujourd'hui dépassé. Ce modèle est d'une époque révolue. Il faut aujourd'hui privilégier le réseau de trains à grande vitesse afin de mieux desservir les aéroports existants. Nantes-Atlantique n'est pas et ne sera sans doute jamais à saturation. S'il l'était, il pourrait être agrandi sans problème majeur. »

• L'ACIPA, association citoyenne des populations concernées par le projet d'aéroport, membre de la FNAUT, a publié 7 fiches techniques remarquables résumant les arguments des opposants au projet d'aéroport. Extraits.

« Le projet n'a pris en compte ni la LGV Rennes-Paris, ni le futur barreau de LGV au sud de Paris, ni l'optimisation d'Orly, et il fait l'impasse sur le devenir des autres aéroports de l'Ouest ; l'aéroport actuel n'est pas classé dangereux par la DGAC ; le bruit impacte moins d'habitants à Nantes qu'à Toulouse : 5 000 contre 56 000 ; le plan d'exposition au bruit de 2003 prévoyait 110 000 mouvements d'avion en 2010, il y en a eu 58 000 en 2011 ».

« On peut réduire les nuisances sonores à Nantes en arrêtant les vols entre 23h et 6h (une demande que Jean-Marc Ayrault n'a jamais soutenue...), en imposant une descente continue des avions par le nord (la procédure a été mise en place pour les atterrissages par le sud, les moins pénalisants...), en reportant les vols touristiques sur d'autres aéroports de l'Ouest (Rennes, Angers,...) et, si nécessaire, en créant une piste transversale est-ouest pour remplacer la piste actuelle ; un aéroport attire des activités et des logements si le trafic se développe, il n'y avait rien autour de Roissy CDG avant 1974 ».

Le saviez-vous ?

Un appel d'offres de « prestations intellectuelles de lobbying » dans les médias et sur les réseaux sociaux en faveur de NDDL (190 000 euros) a été lancé par le syndicat mixte aéroportuaire, financé par les collectivités locales, chargé de la mise en place institutionnelle de NDDL.

Face au tollé suscité par cette initiative gaspilleuse d'argent public, Jacques Auxiette, président de la région Pays de la Loire et du syndicat, a dû annuler l'appel d'offres.

Dole-Tavaux : une politique incohérente

Dans le cadre de sa politique de développement durable, Christophe Perny, président PS du Conseil général du Jura, a décidé la modernisation ... de l'aéroport de Dole-Tavaux, dont le département est propriétaire depuis 2007 et exploité en délégation de service public par la CCI du Jura et Keolis (l'ancien président UMP du Conseil général, Gérard Bailly, affirmait alors que l'aéroport était en bon état et ne coûterait rien aux Jurassiens).

Pas la moindre concertation avec les riverains ou les gestionnaires de l'aéroport de Dijon, situé à 45 km, qui sera directement concurrencé. Selon M. Perny, l'investissement est modeste (14 millions d'euros pour un trafic espéré de 30 000 passagers par an) et nécessaire car les retombées économiques pour le département seraient appréciables : les compagnies à bas coût, aidées par le département, amèneraient de nombreux touristes étrangers.

En pratique, ce sont surtout des franc-comtois qui utilisent les vols à bas coût pour le Portugal et bénéficient des largesses du contribuable (15 euros par passager sont versés à Ryanair).

Des associations locales de défense de l'environnement s'opposent à cette politique de subventionnement du transport aérien souvent pratiquée par les élus locaux, et certaines réclament même la fermeture pure et simple de l'aéroport.

Pour la FNAUT Franche-Comté, il y a mieux à faire de l'argent public alors que les dessertes ferroviaires de la région se dégradent ou sont menacées (voir FNAUT Infos n°210).

Mais, quand il s'agit de gaspiller, les élus ont de l'imagination ! Le 25 janvier, le Conseil Général du Jura a voté, à l'unanimité, une expérience de liaison aérienne entre Dole-Tavaux et Orly : 4 vols par jour de fin mars à fin octobre.

La FNAUT Franche-Comté a fait part de sa stupeur et de son indignation face à ce mauvais coup porté au rail. Pendant toute l'année 2012, avec ses associations jurassiennes (APVFJ et Transport 2000), elle s'est mobilisée pour sauver les dessertes ferroviaires LYRIA Paris-Dole-Suisse et les arrêts des TGV à Mouchard et Dole.

« Et aujourd'hui, alors même que l'offre routière Lons-Dole en correspondance avec les TGV a été réduite, le Conseil général du Jura subventionne un concurrent du TGV !

On peut admettre que, compte tenu des investissements publics déjà réalisés, l'aéroport assure quelques vols charters jusqu'à péremption des installations, mais une ligne régulière Tavaux-Orly sûrement pas ! »

Sous la pression des représentants du lobby automobile, le Conseil National de la Sécurité Routière vient de recommander le maintien de la pré-signalisation systématique des radars fixes.

Le ministre de l'Intérieur, Manuel Valls, a fait savoir qu'il suivrait cette recommandation qu'il a qualifiée de « sage », et qu'il rétablirait donc les panneaux avertisseurs. Il a justifié sa décision en expliquant qu'il ne veut pas « piéger les automobilistes ».

Mais pourquoi, dès lors, ne pas demander aux gendarmes de chaque commune d'annoncer chaque soir dans quel quartier ils vont faire des rondes de nuit, afin de ne pas « piéger les voleurs » ?

Certes M. Valls a annoncé qu'il s'opposerait à toute tentative parlementaire établissant plus de tolérance à l'égard des petits excès de vitesse hors agglomération et sur autoroute. Mais, si le ministre fixe l'objectif louable de passer sous la barre des 2 000 morts par accident d'ici 2020, il doit en prendre tous les moyens et afficher un message cohérent et lisible.

La FNAUT s'inquiète de l'intérêt excessif manifesté par le gouvernement à l'égard du lobby automobile. Après avoir gaspillé 500 millions d'euros par une baisse éphémère des taxes sur les carburants, va-t-il maintenant céder devant des pressions irresponsables et manquer de fermeté face au fléau que constitue encore l'insécurité routière ?

La sécurité routière est incompatible avec la démagogie et le clientélisme.

Gares nouvelles TGV

Comme la FNAUT lui avait suggéré de longue date, la Cour des Comptes s'est enfin intéressée aux gares TGV implantées à la campagne. Dans son rapport annuel 2013, elle dénonce le positionnement « surprenant » de la gare lorraine de Louigny, à 15 km à l'est de la ligne Nancy-Metz. Mais elle critique le projet de déplacement de la gare TGV à Vandières, au croisement de la LGV Est avec la ligne Nancy-Metz, sous prétexte qu'il existe déjà une gare à Louigny. Comprenez qui pourra...

La Cour des Comptes donne aussi raison à la FNAUT à propos de la stupide gare Meuse-TGV, implantée en pleine forêt, à mi-chemin de Bar-le-Duc et Verdun. Non seulement cette gare est peu fréquentée (300 voyageurs par jour, essentiellement des professionnels) mais les perspectives de développement économique autour de la gare sont inexistantes. Le département de la Meuse a acquis 105 hectares de terrains mais le projet de centrale photovoltaïque n'a jamais vu le jour et aucune autre entreprise ne s'est installée près de la gare.

Bâtisier

✕ **Michel Mercier**, président centriste du Conseil général du Rhône et ancien ministre de l'aménagement du territoire, souhaite la construction de gares nouvelles le long de la LGV POCL : « je serais très heureux qu'il y ait une gare TGV à Roanne, qui sortirait de son isolement ». Si le TGV s'arrêtait à la gare existante, Roanne resterait enclavée ? M. Mercier serait aussi « très heureux » qu'on implante une gare TGV dans le Rhône, vers Les Chères.

✕ **Alain Martinet**, premier adjoint au maire de Clermont-Ferrand et président de la T2C, l'autorité organisatrice des transports, a milité pour le Translohr mis en service en 2006 : « je suis un ancien de Michelin, il était normal de choisir un tramway sur pneus ».

✕ **Bernard Uthurry**, maire PS d'Oloron et vice-président du Conseil régional d'Aquitaine, lors d'un comité de ligne : « le train présente tous les avantages, mais les problèmes sont sur la route, il faut donc investir sur la route ».

Dernière minute

L'association ASTRO a proposé de rectifier les boucles de la Seine, en aval de Paris, afin d'accélérer le trafic fluvial entre Paris et Le Havre. Ce projet pourrait inciter l'Etat à abandonner le projet de canal Seine-Nord : il induirait en effet, d'après le président de Voies Navigables de France, la création de 29 553 emplois contre 22 345 pour le canal.

Les élus isérois vont-ils abandonner leur projet innovant de liaison entre la cuvette grenobloise et le Vercors par téléphérique ? Ils hésitent aujourd'hui entre la récupération du Poma 2000 de Laon et celle du TVR de Caen.

La FNAUT a proposé à la SNCF de créer une nouvelle carte jeune : la carte 7-77, qui serait valable jusqu'au 78ème anniversaire du voyageur. La direction commerciale étudie la suggestion.

BIEN DIT

✓ **Michèle Rivasi**, eurodéputée EELV : « la lutte contre le changement climatique a priorisé le diesel au pouvoir de réchauffement inférieur à celui de l'essence ; mais, en luttant contre un fléau, on en a généré un autre en favorisant une technologie nocive à la santé ».

✓ **Jean-Marie Pelt**, botaniste et écrivain : « le gouvernement socialiste est mal embarqué, c'est complètement ridicule d'avoir baissé le prix de l'essence de quelques centimes. Le monde politique n'est pas apte à assumer le problème des économies d'énergie car il ne considère jamais le moyen terme ».

Autopartage entre particuliers

Bruno Cordier, directeur du cabinet ADETEC et spécialiste des nouveaux usages de l'automobile, vient de publier deux documents relatifs à l'autopartage.

Le « Guide pratique de l'autopartage entre particuliers » réunit toutes les informations indispensables pour faire de l'autopartage entre particuliers dans de bonnes conditions (contrat entre autopartageurs, calcul et partage des frais, assurance, conseils divers, témoignages d'autopartageurs). Ce guide est complété par un contrat type d'assurance automobile adapté à l'autopartage entre particuliers.

Les deux documents peuvent être consultés sur le site de la FNAUT : www.fnaut.asso.fr.

A méditer

✓ **Andreas Meyer**, directeur des CFF : « une bonne prestation doit être payée au bon prix ; l'Etat subventionne déjà 50% du prix d'un billet de train ; des trains modernes, de plus grande capacité, plus fréquents et confortables, cela se paie ».

✓ **Franziska Teuscher**, présidente de l'association suisse Transport et Environnement : « nous observons malheureusement que les voyageurs se remettent à utiliser plus souvent la voiture que le train ».



Illustration : Andy Singer

Les dangers du tabac

Un passager d'un train qui reliait Moscou à Nerungri, en Sibérie, est tombé de la plate-forme d'accès du dernier wagon où il grillait une cigarette. Il a dû courir derrière la rame sur 7 kilomètres par - 40°C. Selon La voie de la Russie qui rapporte cette mésaventure, l'homme de 42 ans a expliqué avoir fumé sur la plate-forme d'accès du dernier wagon et s'être trompé de porte en voulant retourner à sa place. Ayant ouvert la porte du train et non de la voiture, il est tombé sur les voies, simplement vêtu d'un jogging, d'un t-shirt et de pantoufles. En pleine taïga par une température avoisinant les - 40°C, le quadragénaire a eu le réflexe de courir derrière le train. Il a ainsi parcouru 7 km jusqu'à la station suivante où il a été pris en charge et soigné.

Regions

LA PETITE CEINTURE FERROVIAIRE PARISIENNE : UN PATRIMOINE EXCEPTIONNEL À VALORISER

La petite ceinture ferroviaire (PCF) est une ancienne voie ferrée qui fait le tour de Paris, sur 32 km, à l'intérieur des boulevards des Maréchaux. Elle a été fermée au trafic voyageurs en 1934 (et remplacée alors par la ligne de bus PC puis par les tramways T3a et T3b), hormis la ligne d'Auteuil, restée ouverte jusqu'en 1985 puis intégrée en partie à la ligne C du RER. Le trafic de fret a disparu au début des années 1990.

La PCF a suscité des projets contradictoires : transformation en coulée verte, ou réouverture au trafic ferroviaire. Une étude RFF/SYSTRA de 2006 montrait ainsi l'intérêt de la remise en service de la PCF tant pour un tram-train voyageurs que pour la distribution du fret, avec des zones logistiques multimodales réparties le long de la ligne : gare des Gobelins sous la dalle des Olympiades, Bercy-Charenton, Batignolles. Cette étude, qui n'oubliait pas les riverains, a été trop peu médiatisée, mais a mené au classement de la PCF en zone de Grands Services Urbains dans le Plan Local d'Urbanisme de Paris.

Un protocole de 2006 entre RFF et la ville de Paris, qui vient à expiration, autorisait l'utilisation temporaire de certaines emprises. La Mairie de Paris et RFF viennent de lancer une concertation « express » (un comble, compte tenu de l'enjeu) sur le devenir de la PCF. Ni le STIF, ni la Région, ni la SNCF, ni la RATP ne contribuent à l'organisation de cette consultation des seuls Parisiens. Quant à RFF, son attitude est choquante : le rôle de cet établissement public est-il de se débarrasser des emprises ferroviaires inutilisées en milieu dense, au mépris de toute vision prospective ?

L'AUT Ile-de-France réclame le maintien intégral du site de la PCF pour préserver l'avenir, du Pont du Garigliano aux Batignolles via la Porte de Vincennes : aucun aménagement ne doit être avalisé, y compris dans les nouveaux quartiers type Masséna-Bruneseau ou Bercy-Charenton, et une voie ferrée circulaire épisodiquement doit être maintenue impérativement. L'AUT s'oppose en particulier au tronçonnage de la PCF en 3 parties aux sorts différents, préconisé par l'unique étude présentée par la mairie de Paris.

Paris est sans doute la seule capitale européenne disposant d'une emprise ferroviaire comparable à la PCF et songeant à l'aliéner alors qu'elle peut jouer un rôle crucial au sein du réseau de transport public. Des exemples étrangers (Berlin, Londres,...) montrent l'intérêt d'une réactivation des lignes de ceinture. La FNAUT soutient évidemment l'AUT : la PCF fait partie du patrimoine national et n'intéresse pas que les seuls Parisiens ; tous les usagers franciliens sont concernés.

La fréquentation du tramway T3, mis en service en 2006, a dépassé les prévisions. La ligne frise déjà la saturation aux heures de pointe et lors des grands salons au Parc des Expositions et des spectacles au Palais des Sports. La vitesse commerciale est inférieure aux 20 km/h prévus, la traversée des carrefours étant source d'irrégularités. Le T3 se révèle performant pour assurer, mieux que le bus PC, une desserte locale fine. Mais il devra tôt ou tard être doublé par un système plus rapide et plus capacitaire, en site propre intégral.

Quel sera l'avenir de Paris-métropole avec un pétrole plus cher et une demande croissante de déplacements ? La PCF peut jouer, pour un coût modéré, un rôle régional de rocade rapide entre les lignes radiales. Alors que les points de correspondance entre modes lourds sont actuellement très rares dans les arrondissements périphériques, elle en offre avec les RER B à E et toutes les lignes de métro sauf les 2 et 6.

Les matériels ferroviaires légers modernes sont très peu bruyants et seront assurément encore plus silencieux à l'avenir ; des protections phoniques adéquates achèveront d'assurer la tranquillité des riverains de la PCF. Et l'emprise de la PCF est souvent assez large pour que les deux voies coexistent avec un chemin de promenade et des plantations.

De nombreux Parisiens souhaitent une transformation de l'emprise de la PCF en espaces verts, mais la FNAUT estime que c'est en priorité l'espace occupé par la voiture en circulation ou en stationnement qu'il faut récupérer (en particulier en développant l'autopartage à grande échelle), et non le site propre d'un transport collectif susceptible d'absorber du trafic automobile.



PETITE CEINTURE FERROVIAIRE

— Petite ceinture
- - - Lignes RER
— Lignes classiques

Activités de la FNAUT

- Jean Lenoir et Marc Debrincat ont rencontré Damien Bellier, directeur des trains TET à la DGITM. La FNAUT a rencontré des représentants du GART au sujet des trains TET.
- Jean Sivardière, Jean Lenoir et Marc Debrincat ont été reçus par Radia Ouarti, conseillère technique au cabinet du ministre des Transports, à propos du projet de loi sur la décentralisation.
- Jean Lenoir et Jean Sivardière ont rencontré Emmanuel Berthier, délégué général à l'Aménagement du Territoire et Philippe Caradec, responsable des transports à la DATAR.
- Le mandat de Claude Pierre dit Barrois à la commission nationale d'évaluation de la sécurité des transports guidés (CNESTG) a été renouvelé, ainsi que celui d'Anne-Sophie Trcera à la commission d'immatriculation des agents de voyages.
- La FNAUT a participé au jury du palmarès thématique des régions du magazine Ville, Rail et Transports.
- Jean Sivardière a rencontré Christian Deschmaecker, président de la 7ème chambre de la Cour des Comptes, au sujet du TER et du Lyon-Turin.
- Jean-François Troin a présenté les choix de la FNAUT pour les LGV lors d'une journée de formation du CEDIS.

Actes du 18ème congrès

Les actes du 18ème congrès de la FNAUT, qui s'est tenu à Lons-le-Saunier fin octobre 2012, sont disponibles. Ils comprennent la motion adoptée par les congressistes, les divers exposés présentés lors du congrès, des précisions sur les Tickets Verts et Rouges,... Le document peut être obtenu auprès du siège de la FNAUT (chèque de 6 euros, port compris, à l'ordre de la FNAUT).

30 km/h : redonnons vie à nos villes !

Rue de l'Avenir, les Droits du Piéton, la FUB, France Autopartage et la FNAUT vous invitent à signer la pétition lancée par l'Initiative Citoyenne Européenne pour la généralisation du 30km/h comme vitesse de référence en zones urbaine et résidentielle (FNAUT Infos n°197). La pétition est disponible sur le site <http://fr.30kmh.eu>.

fnaut infos- Bulletin mensuel d'information

Directeur de publication : Jean Sivardière
CPPAP n° 0913 G 88319 - Dépôt légal n°213
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

LGV : POUR UNE VISION À MOYEN TERME AMBITIEUSE ET RATIONNELLE

Une sélection difficile

Tout en se préoccupant des difficultés immédiates rencontrées par les usagers du train, la FNAUT s'efforce - c'est aussi sa vocation - d'anticiper les grands problèmes à venir, qu'il s'agisse de la gouvernance du rail (les relations entre RFF et SNCF, FNAUT Infos n°206), de sa gestion (l'exploitation du TER en délégation de service public, FNAUT Infos n°208), de son financement (les niches fiscales, FNAUT Infos n°207) ou encore de ses infrastructures.

Ce numéro de FNAUT Infos est intégralement consacré aux projets de lignes à grande vitesse. L'intérêt qu'elle porte depuis longtemps à ces projets ne signifie pas, évidemment, que la FNAUT se désintéresse de l'avenir du réseau classique et des dessertes TER ou Intercités. Mais le débat sur les LGV est incontournable, à la fois parce qu'elles structurent le réseau ferré français et parce que leur construction met en jeu des sommes considérables. Et il est d'actualité puisque la commission Mobilités 21 a été chargée d'une révision du projet de Schéma National des Infrastructures de Transport publié en 2010.

La sélection des grands projets ferroviaires est un exercice difficile : il faut définir des critères de pertinence ; éliminer les projets mal conçus, fantaisistes ou prématurés ; détecter ceux qui ne relèvent pas de la grande vitesse ou peuvent être remplacés par une optimisation de lignes classiques ; affirmer des priorités, au risque de déplaire... y compris au sein de la FNAUT elle-même.

Délaissé pendant les années 1980-2005, le réseau classique fait aujourd'hui l'objet de travaux multiples (13 milliards d'euros seront investis entre 2008 et 2015 ; 1 000 km sont traités chaque année, contre 500 auparavant) mais ce rythme reste insuffisant et bien des lignes continuent à se dégrader. Il est donc hors de question que l'extension du réseau LGV se fasse au détriment de sa régénération et de sa modernisation.

C'est pourquoi la FNAUT attache autant d'importance à la mise en place d'une fiscalité écologique dont le produit permettrait de développer toutes les composantes du rail : dessertes périurbaines et régionales TER et interrégionales Intercités, liaisons à grande vitesse entre grandes villes, transport massifié et diffus du fret.

Jean Sivardière ■



LGV Est en Ile-de-France (photo : Marc Debrincat)

La FNAUT est favorable à une modernisation ambitieuse du réseau ferré classique (FNAUT Infos n°180) mais aussi (FNAUT Infos n°204) à une extension rationnelle du réseau des lignes à grande vitesse (2 000 km aujourd'hui) au-delà des « coups partis » (environ 700 km : Le Mans-Rennes, Tours-Bordeaux, deuxième phase de la LGV Est, contournement de Nîmes et Montpellier). Le programme proposé par la FNAUT a été établi avec le souci de concilier aménagement équilibré du territoire, renforcement des reports de trafic aérien et routier sur le rail, et contraintes budgétaires. Il s'appuie sur les conclusions du récent rapport Mathieu-Pavaux-Gaudry. La FNAUT plaide pour l'introduction d'une fiscalité écologique qui allègerait l'effort financier nécessaire à la réalisation de ce programme.

Mathieu-Pavaux-Gaudry : un rapport très instructif

Deux consultants, Gérard Mathieu, ancien directeur des lignes nouvelles à la SNCF, et Jacques Pavaux, ancien directeur de l'Institut du transport aérien, ont réalisé pour la FNAUT, en 2003, une étude portant sur la concurrence avion-TGV (FNAUT Infos n°120).

Sur la base du schéma directeur des LGV adopté en 1992, dont une grande partie a déjà été réalisée ou est en voie de l'être, ils ont montré que le TGV permettrait, en 2030, de reporter 36 millions de passagers aériens sur le rail par rapport à une situation de référence sans TGV, soit 1,5 fois le trafic actuel d'Orly. Conclusion résumée : le troisième aéroport parisien, c'est le TGV.

En 2010, la FNAUT a proposé de traduire ce résultat en termes d'économies d'énergie et d'émissions de gaz à effet de serre (GES), et recherché un financement. RFF a accepté la proposition et l'a élargie avec pertinence :

- un deuxième horizon, 2050, a été retenu en conformité avec l'objectif officiel « facteur 4 » de réduction des émissions de GES entre 1990 et 2050 ;

- deux stratégies très contrastées ont été définies en vue d'être comparées (une extension très volontariste du réseau des LGV dans l'esprit du Grenelle de l'environnement ; un renforcement des performances des lignes existantes, classiques ou LGV, baptisé « maximisation » du réseau).

Gérard Mathieu, Jacques Pavaux et Marc Gaudry, expert réputé de l'analyse de la demande de transport et des modèles de choix modal, ont été retenus par RFF suite à un appel d'offres. Jean Sivardière a fait partie du comité de pilotage de l'étude (notée MPG dans la suite), avec des représentants de RFF, de l'ADEME et de FNE.

Lors de ses débats, le Conseil national de la FNAUT s'est appuyé sur les résultats de cette étude très instructive (pages 3 et 5) ainsi que sur les réflexions de son réseau thématique « grande vitesse ».

● Désaturer le réseau ferré existant

La capacité du réseau ferré existant (lignes et nœuds) ne permet plus de faire face à la croissance du trafic.

1 - Une LGV nouvelle est pertinente si elle permet de désencombrer une ligne classique surchargée par les trafics TER et fret, et dont il serait difficile et très coûteux d'augmenter la capacité.

Cela a été le cas de la LGV Paris-Lyon (ligne nouvelle 1 ou LN1) : le doublement de la ligne PLM Paris-Dijon-Lyon aurait été très coûteux et n'offrait pas de gain de temps significatif, donc de trafic et de recettes supplémentaires. Les opposants à la LN1 dénonçaient le Concorde du rail et craignaient que la percée du col du Bois-Clair ne permette au vent du Nord de s'engouffrer vers la Saône et de détruire le vignoble mâconnais... Si on les avait écoutés, le TGV n'aurait pas vu le jour, l'A6 aurait été élargie à 2x3 voies et, surtout, le rail serait aujourd'hui marginalisé.

Ainsi, aujourd'hui, Tours-Bordeaux et la ligne littorale Perpignan-Nice voient leur exploitation fragilisée en l'absence d'itinéraire alternatif (trafic intense, risques naturels).

2 - Une LGV est pertinente si elle permet de désaturer de grandes gares parisiennes (cas du projet POCL partant de Paris-Austerlitz) ou des nœuds ferroviaires de province (cas du projet CFAL pour Lyon - Part-Dieu).

3 - Problème nouveau, une LGV est pertinente si elle double une LGV existante en voie de saturation alors que toutes les possibilités techniques ont été épuisées. C'est le cas de la LGV POCL.

● Accélérer les trains de voyageurs

4 - Une LGV est pertinente si elle permet de rapprocher de Paris une « poche territoriale » actuellement située à nettement plus de 3h par le train (Finistère, Toulouse, Béarn, Perpignan, Côte d'Azur), et de lui donner ainsi les mêmes atouts qu'aux autres régions françaises en équilibrant la desserte du territoire par le TGV.

5 - Une LGV est pertinente si elle peut provoquer un transfert massif de trafic aérien sur le rail, en particulier entre Paris et Nantes, Bordeaux-Toulouse, Marseille-Nice, Turin-Milan, Barcelone, voire éviter la construction d'un nouvel aéroport (Toulouse). Or c'est sur les relations court-courrier que l'avion est le plus gros gourmand en carburant par passager.km transporté et le plus encombrant sur les zones aéroportuaires.

6 - Une LGV est pertinente si elle permet, comme en Nord - Pas-de-Calais, la circulation de TER à grande vitesse concurrents de la voiture, par exemple entre Marseille, Toulon et Nice, parallèlement à des autoroutes surchargées.

● Mailler le réseau ferré

7 - Une LGV est pertinente si elle permet de renforcer la cohésion du réseau de transport collectif, en donnant un accès direct au réseau ferré francilien, à de grandes lignes classiques, radiales ou transversales, à un réseau TER de province, ou à un aéroport important.

8 - Une LGV est pertinente si elle fournit un maillage du réseau des LGV sur le modèle de l'interconnexion francilienne Est. Exemples : l'interconnexion francilienne Sud, la branche Sud du projet Rhin-Rhône, Toulouse-Narbonne.

Une telle LGV permet à la fois d'accélérer les relations transversales entre métropoles (Bordeaux-Strasbourg, Bordeaux-Marseille, Toulouse-Lyon), et de faciliter des relations de cabotage à plus courte distance. On peut ainsi concurrencer l'avion sur certaines relations transversales. La virgule de Sablé, une idée de la FNAUT, permettra de créer des TERGV Rennes/Laval-Angers (voir FNAUT Infos n°209).

9 - Enfin une LGV est pertinente si elle constitue un maillon manquant sur un grand axe européen, permettant d'améliorer les relations voyageurs et le transport du fret avec l'Italie et l'Espagne, encore mal reliées à la France par le rail (Lyon-Turin, Montpellier-Perpignan, Bordeaux-Hendaye).

Trafic induit

Marc Gaudry a apporté une contribution très technique au débat sur les LGV, mais essentielle. Il a montré que les modèles de prévision de trafics (qui, par définition, supposent constants les niveaux et la répartition des activités dans l'espace) devaient être revus : le trafic induit à court terme par toute infrastructure de transport est très largement surestimé par rapport au trafic détourné des autres modes.

Ainsi le rapport Chapulut (bilan LOTI des LGV, publié en 2010) estime que si l'ouverture d'une LGV amène 100 voyageurs supplémentaires au rail, 35 viennent de l'avion, 25 de la voiture, les 40 autres correspondant à une hausse de la mobilité. En réalité, le trafic induit représente, en moyenne, environ 10% du trafic nouveau : à court terme, le TGV provoque essentiellement des transferts modaux.

La modification du niveau et de la localisation des activités économiques provoquée par une LGV peut infléchir ce résultat, mais seulement à très long terme. Les travaux de Marc Gaudry amènent donc à relativiser un argument des écologistes, selon lequel le TGV aurait pour effet pervers de stimuler démesurément la mobilité.

Comment étudier un projet

La principale erreur des « défenseurs de l'environnement » qui dénoncent « les grands projets inutiles » est de mettre tous les projets de LGV dans le même sac et de les placer sur le même plan que les autres grands projets - autoroutes, aéroports, canaux à grand gabarit - réellement inutiles ou nocifs pour l'environnement. Pour la FNAUT, les projets de LGV doivent au contraire être discutés au cas par cas, sans a priori technique ou idéologique.

Tout nouveau projet de LGV doit répondre à 3 conditions permettant de mieux le justifier et de le faire partager.

● S'appuyer sur une analyse comparative (trafics et transferts modaux potentiels, impact environnemental, coût du service pour le voyageur, intérêt économique pour RFF et les opérateurs, intérêt socio-économique pour les collectivités et territoires concernés,...) d'une large gamme de solutions techniques, depuis la modernisation poussée de lignes classiques existantes (« maximisation ») jusqu'aux solutions de LGV conçues pour différentes vitesses (de 300 à 360 km/h) et aux solutions mixtes.

Cette démarche doit permettre un large débat public, évitant ainsi que RFF ne présente qu'un choix de tracés et une seule solution technique insuffisamment justifiée, ou que des élus ou opposants ne s'appuient sur des arguments contestables pour défendre ou critiquer les projets. Ainsi, quoi qu'en pensent bien des élus, le « droit au TGV » n'existe pas et le TGV n'est pas le vecteur de miracles économiques, il ne fait qu'améliorer l'accessibilité des territoires et faciliter les échanges.

● Intégrer un programme d'amélioration du réseau classique adjacent. Il est de plus en plus évident que le réseau classique et le réseau des LGV s'alimentent l'un l'autre. Il faut donc que le projet de LGV comprenne un programme de réhabilitation des lignes classiques en connexion avec la LGV ou situées dans son prolongement. L'Etat doit aussi veiller à plus de cohérence en évitant de financer une autoroute ou une 2x2 voies, voire un aéroport, concurrents de la LGV.

● Présenter dans le dossier d'instruction le programme d'exploitation des lignes qui ne seraient plus parcourues par des liaisons longue distance : entretien, nature des dessertes maintenues, équilibre économique, engagement des partenaires. Il faut en effet veiller aux conséquences de la nouvelle LGV sur tous les trafics et sur tous les territoires, y compris les villes moyennes qui ne seront plus desservies directement par des trains à long parcours.

Dominique Romann, FNAUT Pays de la Loire

Maximiser une ligne, c'est l'aménager pour en tirer le maximum en termes de capacité, de vitesse et de fiabilité.

Des relèvements de vitesse à 200 km/h ont pu être effectués dans le passé sur 48 des 420 km de Paris-Clermont (gain de temps 3 minutes pour 150 millions d'euros) et sur 404 des 584 km de Paris-Bordeaux (gain de temps 25 minutes pour 2,5 milliards), ou encore sur les 640 km de la ligne Londres-Glasgow pour 16 milliards (temps de parcours 4h30 à comparer à Paris-Avignon, 657 km en 2h40) ou sur les 362 km de la ligne New-York - Washington (temps de parcours 2h45 à comparer à Paris-Mâcon, 369 km en 1h30). Le parcours Washington-Boston (735 km), maximisé pour 8 milliards d'euros, s'effectue en 6h30 à comparer à Paris - Aix-en-Provence (731 km en 2h45).

Les chiffres précédents et les études effectuées dans le cadre du rapport ou auparavant par RFF montrent que :

- les électrifications ont apporté des gains de temps importants (20 minutes sur Paris-Cherbourg ou Paris-Clermont) mais n'ont pas rendu le train compétitif par rapport à l'avion (Paris-Strasbourg 3h50 ; Paris-Bordeaux 4h00 ; Paris-Brest 5h30 ; Paris-Toulouse 6h00 ; Paris-Marseille 6h45 ; Paris-Nice 9h05) ;

- les relèvements de vitesse à 200-220 km/h ne sont possibles que sur de rares et courtes sections de lignes (sauf cas exceptionnel de longues sections rectilignes), les coûts sont élevés et les gains de temps faibles ; même sur de courtes distances, l'avion reste gagnant ;
- les doubléments sur place de lignes classiques sont particulièrement coûteux (traversées de villes et de villages, impacts sur des installations et ouvrages existants), jusqu'à 40 ou 50 millions d'euros /km (cas de Toulon-Les Arcs) contre 20 à 25 pour une LGV.

En moyenne, sur une section de 100 km, une LGV coûte 2 milliards d'euros et fait gagner 20 minutes ; une maximisation coûte entre 300 et 800 millions mais ne fait gagner que 2 à 5 minutes.

En résumé, une maximisation de ligne classique est donc une opération coûteuse et beaucoup moins efficace que la construction d'une LGV, elle ne permet que de faibles gains de temps et donc de faibles reports de trafic aérien et routier sur le rail.

Les experts ont abouti à cette conclusion pour 12 des 15 axes examinés. Dans les 3 cas qui font exception, les gains de trafic attendus sont modérés (Rhin-Rhône ouest et sud, Bordeaux-Espagne). Cette conclusion est analogue à celle de l'ancienne Direction des Routes, selon laquelle la création d'une autoroute était en général préférable à la modernisation d'une route nationale.

Le contexte socio-économique

Les hypothèses sont prudentes :

- une forte croissance de la population (+ 15 % en moyenne d'ici 2040, de 25 à 30% sur les littoraux atlantique et méditerranéen, suivant l'INSEE) ;
- une croissance modérée du PIB en France et dans les pays frontaliers (1,5 % par an jusqu'en 2030 puis 1,2 %) ;
- une hausse progressive du prix du pétrole suivant le scénario de référence de l'Agence Internationale de l'Energie (de moins de 120 dollars 2010 le baril jusqu'en 2020 à 130 dollars en 2030 et 160 dollars en 2050).

Le coût unitaire du transport aérien devrait rester stable, la hausse du prix du pétrole étant compensée par la baisse de la consommation des avions (0,5% par an) et les gains de productivité (0,6% par an). Il devrait en être de même du coût du TGV, les gains de productivité compensant la hausse des coûts d'investissement et d'entretien des LGV. Contrairement aux idées reçues, les prix relatifs de l'avion et du TGV devraient donc rester stables hors intervention politique (fiscalité écologique) : il ne faut pas s'attendre à un report de trafic aérien sur le rail induit automatiquement par la hausse du prix du pétrole.

Les prévisions de trafic aérien

Le modèle de Jacques Pavaux, basé sur l'analyse du « taux de pénétration du transport aérien dans la population » et connu pour sa grande fiabilité, a été utilisé. Il élimine les surestimations des trafics futurs et autres « croissances exponentielles ». Il a permis, par exemple, de reproduire parfaitement l'évolution du trafic Paris-Milan/Rome de 1986 à 2009.

Les émissions de gaz à effet de serre

Ces émissions sont respectivement (en tenant compte de l'entretien des infrastructures) de 255, 114 et 7 g_{éq}CO₂ par voyageur.km pour l'avion court-courrier, la voiture et le TGV : le TGV émet donc 36 fois moins que l'avion et 16 fois moins que la voiture.

Il faut souligner en outre que les émissions de l'avion sont deux fois plus élevées que celles due à la seule émission de CO₂, en raison des phénomènes induits par le vol en haute altitude, le plus souvent occultés : émissions d'oxydes d'azote, de sulfates et de suies, traînées de condensation, formation de cirrus.

La contribution du TGV a été calculée sur la base du contenu actuel en carbone de l'électricité consommée en France ; si ce contenu était celui de la moyenne européenne, la contribution du TGV passerait de 7 à 12 g_{éq}CO₂.

Le bilan carbone d'une LGV

Pour chaque projet, ont été calculés :

- la quantité de GES émise pendant la construction de la LGV ;
- l'évolution des trafics aérien et automobile en l'absence de la LGV ;
- les reports attendus sur le rail (ces reports sont sous-estimés car l'effet de la désaturation des lignes classiques, très difficile à évaluer, n'a pas été pris en compte) ;
- la quantité annuelle de GES évitée par ces reports de trafic.

La durée d'amortissement CO₂ est alors déterminée : c'est le temps au bout duquel les émissions de GES lors de la construction de la LGV sont compensées par l'effet des reports de trafic. Cette durée est comprise entre 5 et 8 ans pour les projets retenus par la FNAUT, donc négligeable devant la durée de vie de l'infrastructure, un ou deux siècles.

La concurrence avion-TGV

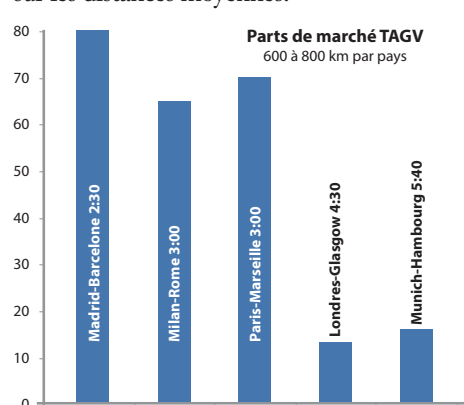
Sur des trajets de l'ordre de 800 km, la part du train dans l'ensemble du marché train + avion est de 40%, 70% et 90% respectivement pour des vitesses de 250, 300 et 360 km/h.

Sur des distances de 600 à 800 km, la part de marché du train est bien plus élevée en Espagne, France, Italie, pays bien équipés en LGV (Madrid-Barcelone 80%, Paris-Marseille 70%, Milan-Rome 67%) qu'en Allemagne (Hambourg-Munich 15%) ou en Angleterre (Londres-Glasgow 12%).

Il en est de même sur des distances de 400 à 600 km : Paris-Lyon 90%, Madrid-Séville 80%, Paris-Bordeaux 70%, mais Berlin-Cologne 30%.

Un temps de parcours réduit (LGV continue et vitesse élevée) est donc déterminant, surtout sur les longues distances, pour que le train l'emporte sur l'avion. Le seuil des 3h est un mythe : le report de trafic aérien sur le TGV est très important entre 4h et 2h30 ; en deçà de 2h, l'avion est éliminé ; au-delà de 7h, la part du rail reste marginale.

Privilégier l'aménagement des lignes classiques suivant le modèle allemand (il n'y a que 840 km de LGV en Allemagne contre 2 000 en France) ne permet donc pas de concurrencer l'avion, sur les longues distances comme sur les distances moyennes.



LA SÉLECTION PROPOSÉE PAR LA FNAUT

La LGV Bordeaux-Toulouse

C'est la suite de Tours-Bordeaux : une modernisation de la ligne classique ne permettrait pas de concurrencer efficacement l'avion alors que le marché aérien Paris-Toulouse est, avec Paris-Nice, le plus important de France (3 millions de passagers par an).

La LGV Montpellier-Perpignan

Elle présente elle aussi un intérêt difficilement contestable : elle constitue le maillon manquant entre les réseaux français et espagnol, et la ligne classique n'a pas la capacité suffisante pour absorber un report important du trafic routier de fret sur le rail si le trafic voyageurs longue distance n'est pas reporté sur une ligne nouvelle.

La LGV Marseille-Toulon-Nice

Reliant trois métropoles totalisant plus de 3 millions d'habitants, elle présente un intérêt tout particulier : la ligne littorale est saturée sur ses deux extrémités par le trafic TER. Un phasage est indispensable compte tenu de son coût : Marseille-Toulon et Saint-Raphaël - Nice, la section centrale pouvant être réalisée ultérieurement. Le coût exceptionnellement élevé du projet (près de 100 millions par km, 5 fois la moyenne) mériterait un audit indépendant.

Le tunnel de base du Lyon-Turin

Ce projet, auquel la FNAUT a toujours été favorable, sera discuté dans un prochain numéro. Il n'a évidemment de sens qu'accompagné d'une taxe poids lourds d'un niveau comparable à celui de la RPLP suisse qui en permette le financement, et d'un abandon des projets routiers concurrents : élargissement de l'A43, rocade de Chambéry...

La deuxième phase de la branche Est de la LGV Rhin-Rhône

Les prolongements de Petit-Croix jusqu'à Lutterbach à l'est (35 km) et de Villers-les-Pôts à Genlis à l'ouest (15 km) complèteront utilement la LGV existante même si l'ouverture récente du petit shunt de Mulhouse en réduit un peu l'intérêt : ils seront utilisés par des TGV radiaux et par des TGV transversaux.

Le POCL complété par deux barreaux proposés par la FNAUT (page 5).

Ce programme prioritaire représente au total environ 1 200 km de LGV pour un coût de 40 à 45 milliards, le réseau de LGV atteignant alors une longueur totale de 3 900 km, inférieure d'un facteur 3 à celle du réseau autoroutier (autoroutes concédées et gratuites, voies express), soit 11 500 km hors projets du SNIT (1 000 km).

D'autres projets importants de lignes nouvelles sont inscrits au SNIT mais ne relèvent pas de la très grande vitesse.

L'interconnexion Sud en Ile-de-France

figurait déjà dans les propositions avancées début 1978 par Jean Chouleur, précurseur de l'intermodalité et futur vice-président de la FNAUT. Un gain de temps, de quelques minutes, n'est pas recherché vu la courte distance concernée. A court terme, une modernisation de la grande ceinture entre Massy et Valenton s'impose pour fluidifier le trafic des TGV diamétraux. Une ligne nouvelle desservant Orly restera nécessaire, mais selon un scénario court Massy-Valenton : le projet de RFF consistant à relier Massy à Sénart pour un coût de 3 milliards, comprenant une gare-cathédrale à Orly et un tunnel de 20 km sous la forêt de Sénart, est aberrant.

Une ligne nouvelle Paris-Normandie est souhaitable. Le projet initial de LGV Paris-Le Havre/Caen était inadapté : une vitesse de 200-250 km/h est suffisante pour concurrencer l'autoroute (il n'y a pas de concurrence aérienne). Il faut traiter en priorité les zones saturées en commençant par une ligne nouvelle Paris-Mantes permettant de séparer les trafics franciliens et normands, et une gare nouvelle au sud de Rouen.

Le contournement ferroviaire Est de Lyon (CFAL) est indispensable pour désaturer le nœud lyonnais, et en particulier la gare de la Part-Dieu. Sa réalisation, complémentaire du projet Lyon-Turin, permettrait de développer les autoroutes ferroviaires Lyon-Italie et Luxembourg-Perpignan.

Enfin divers projets de LGV sont manifestement intéressants mais moins urgents que les projets précédents.

La LGV Bordeaux-Espagne

Le projet de RFF, qui a écarté une maximisation de la ligne des Landes, comprend un tronçon commun de 52 km Bordeaux-Captieux avec Bordeaux-Toulouse. La jonction avec l'Espagne pourrait être réalisée en deux phases : Captieux - Mont-de-Marsan - Dax (80 km), puis la traversée du Pays Basque, fortement contestée par les riverains mais nécessaire à terme pour permettre le développement du trafic de fret (autoroute ferroviaire Lille-Irun).

La LGV Toulouse-Narbonne

Sa réalisation complèterait la transversale sud à grande vitesse Bordeaux-Marseille, une fois réalisées les LGV Bordeaux-Toulouse et Perpignan-Montpellier (gain de temps : 30 minutes).

La LGV Lyon-Chambéry

Il s'agit d'une ligne en partie mixte, complétée par un tunnel sous la Chartreuse donnant un accès direct à la vallée de la Maurienne puis au tunnel de base du Lyon-Turin en évitant le passage des trains de fret par Chambéry.

Les projets à oublier

Une **LGV Poitiers-Limoges** (115 km, 1,7 milliard d'euros) est injustifiée : c'est même la seule LGV inappropriée. La desserte de Limoges et Brive doit se faire non en surchargeant la LGV Atlantique et en asséchant la ligne classique Paris-Limoges (POLT), mais par modernisation de cette dernière puis ultérieurement par branchement sur le POCL, depuis Châteauroux, ce qui suppose une maximisation de la ligne Châteauroux-Limoges. Les élus du Limousin se fourvoient : pour rentabiliser ce projet stupide, RFF en arrive à proposer de ramener de 7 à 4 le nombre de relations qui subsisteraient sur la ligne POLT (11 aujourd'hui), une pénalisation insupportable du Centre et de la Creuse.

Il était prévu de compléter la **LGV Rhin-Rhône** existante par une **branche Ouest** passant par Dijon et se prolongeant jusqu'à Turcey (46 km) puis Aisy (95 km, 2,2 milliards), et par une **branche Sud** Dole-Lyon la reliant à la LGV Méditerranée (165 km, 3 milliards). L'ensemble des deux branches aurait constitué un doublement de la LN1 au sud de Pailly (point de séparation, quand on vient de Paris, de la LN1 et de la bretelle menant à Aisy, Montbard et Dijon). Mais ce doublement n'aurait été que partiel, n'aurait concerné que le tronçon sud, le moins saturé, de la LN1 et il n'aurait permis qu'un temps de parcours Paris-Lyon de 2h30 ; on lui préfère aujourd'hui le projet POCL, qui offre un doublement intégral et nettement plus performant, et dessert tout le centre de la France.

D'autre part, le trafic potentiel transversal est peu important (le trafic aérien transversal est bien plus faible que le trafic radial) ; par suite la branche Sud est très difficilement finançable (même si le tracé prévu pour une ligne mixte à 270 km/h entre Dole et Bourg puis 220 km/h entre Bourg et Lyon, jumelé avec celui des autoroutes A39-A40-A42, était abandonné, ainsi que la mixité, au profit d'un tracé plus court et plus rapide Dole-Mâcon, et même si l'Union Européenne acceptait d'intervenir).

Une alternative est proposée page 5.

Selon le rapport MPG, une saturation de la LN3 Paris-Lille ne devrait pas être observée avant 2050. Dans ces conditions, le projet de **LGV Paris-Amiens-Calais ou Rouen-Calais** (205 à 235 km, 4 à 5 milliards) peut être reporté sans regret à l'horizon 2050, selon l'impact de la LGV High Speed 2 récemment décidée (Londres-Birmingham-Manchester-Liverpool puis Ecosse), et de la liaison directe HS1 (Londres-Eurotunnel)-HS2.

Gérard Mathieu a confirmé les conclusions de trois études publiées précédemment par les cabinets SETEC, Rail Concept et INGEROP : la LGV Paris-Lyon (LN1), déjà utilisée par 40 millions de voyageurs par an, sera saturée vers 2030, malgré un recours systématique à des rames doubles à deux étages, l'hypothèse d'une hausse des taux de remplissage (déjà très élevés) et l'introduction de la signalisation européenne interopérable ERTMS 2 (opérationnelle en Italie, Espagne, Suisse) permettant de porter la capacité de 12 à 15-16 TGV par heure et par sens (la signalisation ERTMS 3 est encore un projet de recherche qui pourrait aboutir vers 2040 et porter la capacité à 19-20 sillons par heure et par sens).

En l'absence de doublement, on assistera à une dégradation progressive de la qualité de service puis, faute de capacité disponible, à des refus de trafic au bénéfice de l'avion et de la route.

La LGV Atlantique (LN2) a un trafic comparable à celui de la LN1 sur son tronçon nord Massy-Courtalain, dont la saturation devrait intervenir suite aux mises en service des prolongements Le Mans-Rennes et Tours-Bordeaux en 2017 puis Bordeaux-Toulouse avant 2030, qui provoqueront un afflux de trafic très important, comparable à celui qu'a entraîné le prolongement de la LN1 jusqu'à Marseille et Nîmes. A noter qu'il est possible de faire circuler des TGV de 10 voitures à 2 étages sur la LN2 (les quais sont plus longs), d'où une date probable de saturation, 2040, plus lointaine que celle de la LN1, malgré un trafic de même ordre.

Le pronostic qui précède tient compte de l'évolution démographique (forte hausse de la population sur les littoraux méditerranéen et atlantique). Il suppose une augmentation au fil de l'eau du trafic, de 2,3% par an jusqu'en 2025 et 1,5% au-delà, et un prix du pétrole qui resterait modéré ; en cas de hausse vraiment sérieuse du prix du pétrole et d'aggravation du réchauffement climatique, les reports spontanés (ou imposés) de trafic de l'avion et de la route sur le TGV avanceraient évidemment les dates de saturation évoquées ci-dessus.

D'après une étude publiée très récemment par la société Amadeus, le nombre de voyageurs sur les grandes lignes européennes devrait augmenter de 2,2% par an en moyenne de 2008 à 2020 (+21% sur la période) et de 4,1% sur les lignes à grande vitesse (+44%).

La saturation des LN 1 et LN2 doit donc être prise en compte dès maintenant dans la programmation des investissements.

LE POCL ET SES 2 BARREAUX COMPLÉMENTAIRES

Compte-tenu de la perspective de saturation de la LN1, le projet Paris-Orléans-Clermont-Lyon (POCL), souvent considéré comme n'ayant de pertinence qu'à long terme, est en réalité l'un des plus urgents.

Un doublement sur place de la LN1 pourrait être phasé mais il serait très difficile techniquement et, surtout, son coût serait plus élevé que celui d'un tracé nouveau.

Le POCL, à l'inverse, est plus difficilement phasable, mais il dessert de nouveaux territoires et devrait provoquer d'importants reports de trafics aérien et routier sur le rail.

1 - Le tracé médian est le meilleur des 4 tracés proposés par RFF :

- la qualité de la desserte des territoires du centre de la France par la LGV POCL ne dépend que marginalement du tracé (médian, ouest ou ouest-centre), à 5 mn près pour les trajets Paris-province, qui seraient tous de durée inférieure ou égale à 2h ;

- seule la ville de Montluçon est désavantagée par les tracés ouest et médian (mais le tracé ouest-sud désavantage Nevers et Moulins) ;

- le tracé ouest pénalise les destinations du Sud-Est qui ne bénéficient d'aucun gain de temps, ce qui compromet gravement l'économie du projet ;

- c'est le tracé médian (variante Roanne) qui permet seul de maximiser les gains de voyageurs (et surtout de voyageurs.km grâce au gain de temps possible sur les relations Paris-Sud-Est), donc de maximiser l'auto-financement du projet par RFF (environ 25% contre 17% pour le tracé ouest et 12% pour le tracé ouest-sud).

2 - La desserte Paris-Limoges par TGV doit être assurée à partir du POCL. Ce choix autorise une liaison presque aussi performante que par le barreau LGV Poitiers-Limoges. Il élimine le projet irréaliste de LGV Transline (Lyon-Montluçon-Limoges-Poitiers) défendu de longue date par l'association ALTRO.

3 - Les liaisons transversales Lyon-Nantes par Bourges et Tours, ainsi que Lyon-Bordeaux par Montluçon et Limoges ou Vierzon et Tours peuvent être accélérées grâce au POCL.

Une transversale intégralement à grande vitesse passant par Orléans peut même être créée à moindre coût, comme l'a suggéré la FNAUT, en construisant un barreau de 50 km entre Orléans et Courtalain, reliant la LN2 et ses prolongements vers l'Ouest et le Sud-Ouest au POCL, c'est-à-dire Nantes,

Rennes et Le Mans à Lyon et à tout le sud-est de la France. Lyon-Nantes en 3h : mieux que Transline (voir page 7) pour un coût dix fois inférieur !

4 - La liaison Strasbourg-Lyon peut également bénéficier du POCL. La désaturation de la LN1 par le POCL rend crédible la solution proposée par la FNAUT pour remplacer les branches Ouest et Sud du projet Rhin-Rhône. Dans un premier temps, on pourrait rabattre le trafic Strasbourg-Lyon sur la LN1 au Creusot par la ligne existante Dijon-Chagny dans le cadre du projet de VFCEA (FNAUT Infos n°179).

Dans une deuxième phase, on pourrait revenir au schéma proposé en 1987 par Pierre Bermond, vice-président de la FNAUT, (Jean-Pierre Chevènement défendait alors une liaison Paris-Belfort passant au nord de Dijon) et remplacer, tout en en sauvegardant les fonctionnalités respectivement radiale et transversale, les branches Ouest et Sud par un barreau Dijon-Saulieu de 60 km seulement reliant directement la LGV Rhin-Rhône à la LN1.

Le trajet Paris-Dijon se ferait alors en 1h20 via Saulieu contre 1h35 aujourd'hui et 1h15 par la branche Ouest Dijon-Turcey.

Quant à la liaison transversale, l'objectif initial était de relier Strasbourg et Lyon en 2h10 sans arrêt (ce qui était possible par une LGV directe Dole-Mâcon), il est passé à 2h20 avec le tracé retenu pour la branche Sud.

Via le barreau proposé, la durée du trajet sans arrêt serait de 2h45 avec un arrêt à Dijon, au lieu de 3h25 depuis l'ouverture du petit shunt de Mulhouse et 3h10 avec la branche Est complète.

Par rapport à la branche Sud, le passage par Saulieu ferait donc perdre environ 20 mn pour un détour d'environ 90 km, mais il ferait quand même gagner près de 30 mn par rapport à une situation où seule la branche Est complète serait réalisée, et son financement serait nettement plus facile.

Le barreau LGV Dijon-Saulieu serait en effet utilisé à la fois par les TGV radiaux et transversaux avec des performances comparables à celles du dispositif à trois branches et, contrairement à la branche Sud, il bénéficierait de l'apport essentiel de la clientèle de Dijon pour la liaison transversale. La mise en service du barreau devrait être simultanée à celle du POCL.

L'abandon de la branche Sud pourrait être compensé, pour les habitants du sud du Jura privés de la gare TGV prévue près de Lons-le-Saunier, par un renforcement des dessertes classiques vers Paris et vers Strasbourg.

POCL : un autre point de vue

Ce projet lourd et coûteux risque d'assécher les budgets publics et d'éliminer des LGV plus courtes, moins chères et reconnues utiles. Projet technique conçu pour désaturer la LN1, il a été « habillé » en desserte du Grand Centre et aussitôt plébiscité par les élus s'estimant « enclavés ».

La croissance de la mobilité prédite par les experts est incertaine, et la saturation de la LN1 pourrait bien être plus tardive que prévu. En attendant, nous avons suggéré plusieurs alternatives.

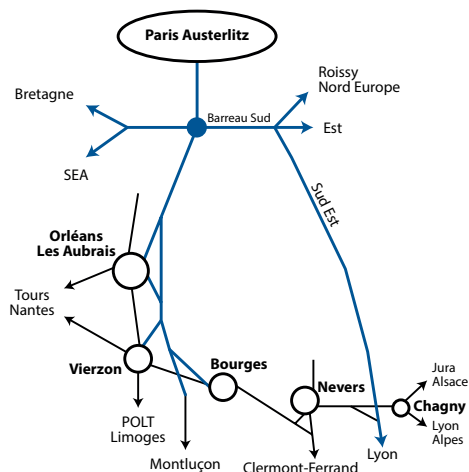
- Expérimenter sur les lignes classiques encadrantes (Paris-Dijon-Lyon et Paris-Nevers-Roanne) des trains plus lents, à prix plus bas. Une clientèle non demandeuse de grande vitesse et recherchant des prix bas se développe. Des horaires améliorés sur ces lignes seraient obtenus grâce à des travaux partiels sur les voies. La clientèle pressée utiliserait la LGV actuelle qui serait délestée d'une partie de son trafic.

- Amorcer une LGV Paris-Bourges et Vierzon (carte), désengorgeant l'Île-de-France et constituant la 1ère phase d'un éventuel POCL, alors plus facile à prolonger qu'à créer de bout en bout. Cette proposition déjà ancienne de la FNAUT Région Centre, jamais sérieusement analysée, a aussi pour intérêt d'accélérer les relations Paris-Limoges-Sud Ouest, et de rendre totalement inutile le barreau de LGV Poitiers-Limoges. Cette première phase pourrait comporter la section sud du POCL, Roanne-Lyon.

- En même temps, rectifier et électrifier Nevers-Chagny avec connexion à la LN1 au Creusot (projet VFCEA), une autre façon de désaturer la LN1.

Le débat sur le POCL a fait apparaître deux approches au sein de la FNAUT : d'un côté, une priorité donnée au temps de parcours, à la lutte contre l'avion, une importance accordée à la longue distance, génératrice de recettes, c'est-à-dire une démarche plutôt technico-économique ; d'autre part, la recherche d'une desserte plus maillée des territoires, la priorité donnée aux fréquences des dessertes, la garantie d'éviter des gares hors la ville, une démarche plus socio-spatiale.

Jean-François Troin, responsable du réseau TGV et FNAUT Région Centre



Une LGV Lille-Dijon ?

Il y a assez de bons projets de LGV difficiles à financer pour qu'on ne s'encombre pas de projets non urgents ou fantaisistes, qu'on définisse un réseau LGV optimal et qu'on évite d'importer en France le modèle espagnol : un réseau très développé (2500 km) mais dont certaines lignes sont sous-utilisées. Ainsi on perçoit mal la pertinence d'un doublement, proposé récemment par Jean Boudaille, de l'ensemble LN3 + interconnexion nord-sud + LN1 par une LGV Lille-Dijon très longue (et accompagnée nécessairement d'une LGV Dijon-Lyon).

Cette LGV serait très coûteuse, et in-finançable, car elle ne serait utilisée que par des TGV ne pouvant même pas desservir Roissy : or les actuels TGV diamétraux n'existent que parce qu'ils sont alimentés par une clientèle francilienne à Roissy, Marne-la-Vallée ou Massy, qui ne serait pas compensée par celles de Reims, Châlons et Troyes. Une LGV Lille-Dijon est donc clairement un projet utopique : comme pour le projet ALTRO, il ne suffit pas de tracer un trait sur la carte pour justifier une nouvelle LGV, il faut aussi se préoccuper du coût et du volume du trafic attendu.

La Via Atlantica

Les lecteurs de FNAUT Infos connaissent le délirant projet Transline de l'association ALTRO (voir les n°180 et 204). Comme l'explique avec emphase son nouveau président Jean-Michel Guerre, vice-président du Conseil régional d'Auvergne, « il s'agit d'une architecture France s'intégrant dans une construction Europe pour que le sang circule mieux dans le corps France ».

Transline, c'est en effet la partie française de la Via Atlantica Lisbonne-Budapest (*NDLR : Kiev a disparu*) : T comme Transfert modal (« pour éviter aux citoyens d'être condamnés à l'immobilisme ou à fuir lorsque le coût du pétrole atteindra des niveaux insupportables ») ; R comme Réseau (« Transline s'articule avec le réseau existant dans une parfaite complémentarité ») ; A comme Aménagement équilibré du territoire (« pour que les régions concernées puissent accueillir de nouvelles populations ») ; N comme Non-conformisme affiché (« les TRIA ou trains rapides inter-agglomérations Guéret-La Rochelle, Périgueux-Rennes, Châteauroux-Bordeaux, c'est le TGV métro opposé au TGV avion ») ; S comme Solidarité des territoires ; L comme Légitimité ; I comme Intermodalité (« pour que les ports de l'Atlantique puissent jouer leur rôle de gateway du continent ») ; N comme Nœuds de congestion ; enfin E comme Europe ! Quel verbiage...

Le SNIT vu par la FNAUT : éliminer et hiérarchiser

Il y a suffisamment de bons projets de LGV pour qu'on évite les gaspillages et qu'on élimine les projets inutiles.

- Notre-Dame-des-Landes est un projet bâti sur des mensonges (l'aéroport existant serait saturé et dangereux ; en réduire les nuisances sonores serait impossible), des rêveries (le nouvel aéroport serait desservi par une LGV Rennes-Nantes qui coûterait deux milliards d'euros, et offrirait des vols quotidiens pour New-York, Pékin, Rio,...) et des risques financiers.

- Les fleuves relient un grand port et un arrière-pays industriel : sur ces axes, le trafic de conteneurs est massif, le rail et la voie d'eau ne sont pas de trop pour concurrencer la route, une forte capacité est disponible sur les fleuves et les investissements nécessaires sont limités. Mais sur les axes interbassins, les trafics de fret sont bien plus faibles, il est absurde de concurrencer le rail qui dispose de capacités inutilisées, et les canaux à grand gabarit sont très coûteux. Le canal Seine-Nord est inutile, et dangereux car il concurrencerait le port du Havre au profit de celui d'Anvers en renforçant les détournement de trafics.

- Les autoroutes rentables sont construites depuis longtemps, les plus récentes (l'A63 Pau-Langon) sont des échecs financiers faute de trafic. Pour améliorer la sécurité sur les routes « accidentogènes », quelques radars suffisent. Augmenter la capacité des voiries est un processus sans fin. Enfin une bonne desserte ferroviaire est plus utile au développement local qu'une nouvelle infrastructure routière.

- Le projet de LGV Poitiers-Limoges (page 4) est injustifié lui aussi.

À l'inverse, il ne faut pas hésiter à dépenser pour des projets utiles, même qualifiés de « pharaoniques » par leurs adversaires. C'est, en gros, le cas d'un projet de LGV sur deux (les autres ne sont pas urgents et ne verront peut-être jamais le jour), sans oublier les TCSP des villes de province et la petite ceinture parisienne qui pourrait utilement compléter les projets raisonnables du Grand Paris.

Il faut sortir de la pensée politiquement correcte à la mode chez les économistes et les responsables politiques au pouvoir : « arrêtons de rêver, il faut faire des économies et cesser de construire des LGV ». Voir grand (mais pas trop...) en matière de transport et ferroviaire, ce n'est pas gaspiller mais investir pour l'avenir, prendre en compte tous les paramètres (évolution démographique, prix du pétrole, évolution climatique) : on s'apprête bien à le faire pour le Grand Paris, et la fiscalité écologique en fournit les moyens.

Après l'Ayraultport, voici Notre-Dame-de-Hollande

Une polémique inutile

Dans une piètre manœuvre destinée à diviser les opposants au projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes (NDDL), Jacques Auxiette, président PS du Conseil régional des Pays de la Loire, s'en prend à la FNAUT sur son blog et dans la presse régionale : il ironise sur un rapport de 2007 selon lequel la FNAUT aurait alors été favorable au projet NDDL puis aurait changé d'avis pour une raison qu'il se garde bien de préciser, et pour cause. Cette affirmation, reprise par son collègue Pierrick Massiot, président PS du Conseil régional de Bretagne, n'a strictement rien à voir avec la réalité.

Dès 2003, la FNAUT a exprimé sans la moindre ambiguïté son opposition à ce projet (FNAUT Infos n°114). Le rapport de 2007 était une expertise sur la politique aéroportuaire de notre pays, commandée par la FNAUT, FNE et les Amis de la Terre, et financée par la DGAC et l'ADEME. La FNAUT s'était soigneusement démarquée de ses conclusions concernant les aéroports de province (FNAUT Infos n°162). M. Auxiette, lecteur des publications de la FNAUT, ne pouvait l'ignorer.

La droite, la gauche et les aéroports

En 2001 (FNAUT Infos n°94) : Lionel Jospin affirme que le 3ème aéroport parisien est « inéluctable » ; selon Jean-Pierre Blazy, député-maire PS de Gonesse, « il faudra accueillir 30 à 40 millions de passagers supplémentaires d'ici 2010, il n'y a pas d'échappatoire à un 3ème aéroport » ; pour Jean-Claude Gayssot, ministre PC des Transports, « c'est une décision qui s'impose, mais Chaulnes sera l'aéroport de l'environnement ». Dès l'arrivée du gouvernement Raffarin, ce projet, déclaré « inopportun », disparaît comme avant lui le canal Rhin-Rhône, sans drame.

Dix ans plus tard, l'histoire se répète, la lucidité n'a pas progressé. A l'UMP comme au PS, on veut un nouvel aéroport à Nantes. François Hollande : « NDDL est indispensable afin de répondre à la très forte augmentation du trafic aérien de la métropole nantaise ». Jacques Auxiette : « NDDL est un projet fondamentalement développement durable, les contestataires mènent une lutte idéologique contre le progrès ». Yannick Vaugrenard, sénateur PS de Loire-Atlantique : « il est hors de question de devenir le farwest de l'Europe ».

Et, selon Jacques Auxiette, « il faut assumer quand on expulsera, ce n'est pas plus compliqué qu'au Mali ». Avis aux djihadistes du bocage nantais !

Le TGV diabolisé

Bien des écologistes s'enferment dans une fixation obsessionnelle sur les projets de LGV :

- ils sous-estiment la croissance du transport aérien intérieur et les nuisances imposées aux riverains des aéroports parisiens et provinciaux, et croient que la hausse supposée imminente du prix du pétrole suffira pour provoquer sa régression ;

- ils sous-estiment l'aptitude du TGV à réduire le trafic aérien intérieur et à faire disparaître des lignes aériennes, y compris sur les axes transversaux ;

- ils sous-estiment aussi la concurrence, certes moins spectaculaire mais vérifiable sur les relations à moyenne distance, faite par le TGV à la voiture ;

- ils privilégient, en naturalistes, la protection de l'environnement local alors que la dérive climatique est une menace plus fondamentale pour la biodiversité ; or s'il faut agir localement, il faut d'abord penser globalement ;

- ils condamnent par principe toutes les LGV, or il faut raisonner au cas par cas, non de façon binaire, car ces LGV ont des fonctionnalités très diversifiées ;

- ils préconisent systématiquement l'amélioration des lignes classiques, ignorant les limites physiques et financières pourtant évidentes des « maximisations » (page 3) ;

- ils mettent les LGV sur le même plan que les autoroutes et les aéroports sans voir que les LGV, de très forte capacité, peuvent limiter les besoins des autres modes en infrastructures ;

- curieusement ils se focalisent sur les LGV mais restent bien silencieux sur les autoroutes et, à une exception courageuse près (FNAUT Infos n°196 et 206), le canal Seine-Nord ;

- ils craignent que l'extension du réseau des LGV se fasse au détriment du réseau classique ; en 2005, le rapport Rivier a bien montré (mais tout le monde le savait) que le réseau classique se dégradait faute d'entretien régulier, mais si on avait construit moins de LGV, aurait-on investi davantage sur le réseau classique, ou sur les autoroutes ?

- ils affirment péremptoirement que les trafics des LGV futures sont surestimés car la crise économique va réduire durablement la mobilité ; or, en 2010, le TGV Est a transporté 13 millions de voyageurs, soit 13% de plus que prévu, ceci malgré la crise, doublant le trafic observé avant son lancement ;

- ils déplorent « l'explosion » de la mobilité et ses conséquences environnementales ; mais ils ne font aucune proposition vraiment crédible permettant de l'enrayer ; sans accepter ces phénomènes, la FNAUT met l'accent sur les bénéfices attendus des transferts modaux possibles.

Le TGV non rentable ?

Les critiques des économistes portant sur la faible rentabilité socio-économique des LGV sont contestables :

- la sous-estimation des coûts externes de la route et de l'avion, ainsi que la non-prise en compte de certains d'entre eux sous prétexte de difficultés méthodologiques, sont de notoriété publique alors que ces deux modes peuvent apporter du trafic au rail, soit par transfert direct de trafic, soit indirectement grâce à la capacité libérée sur le réseau classique ;

- si une fiscalité écologique est enfin introduite, des transferts massifs de trafic vers le rail interviendront dans les prochaines décennies... si toutefois la capacité des infrastructures ferroviaires a bien été prévue en conséquence.

Inquiétude à sens unique

Comme d'autres parlementaires de droite et de gauche, le député UMP Hervé Mariton s'inquiète du coût des LGV, mais ne se pose pas de questions sur l'utilité et la rentabilité des autoroutes ou des canaux à grand gabarit, et déplore même l'insuffisance des projets routiers. Il serait plus crédible s'il n'était pas le promoteur de la gare TGV d'Allan, un bel exemple de gaspillage d'argent public à éviter.

Le TGV sauveur ?

A la fin du 19ème siècle, on a construit des voies ferrées électorales, et depuis 1970, des autoroutes électorales : il ne faut pas persévérer avec les LGV sur la base du slogan démagogique « tous à 1h de Paris par TGV » mis en avant par de grands élus toujours pressés, sans voir le risque de transformer leurs cités en dortoirs parisiens : ne peut-on survivre à 3h de Paris ?

La FNAUT dénonce aussi les illusions des grands élus et décideurs économiques, qui affirment que le développement de leur région passe impérativement par la création d'une LGV et, bien sûr, d'une gare nouvelle bien visible dans le paysage. Certains affirment même, sans rire, que « la zone high-tech de la gare nouvelle attirera de grandes sociétés délocalisatrices innovantes », au risque de marginaliser les gares centrales et leurs quartiers alors que l'on recherche une densification urbaine et que les seules réussites de quartiers de gares s'observent en milieu urbain (Le Mans, Lille-Europe).

- **Bernard Schoumacher**, président de la CCI d'Auvergne : « il est indispensable que l'Auvergne soit désenclavée et connectée à l'Europe, toutes les études prouvent que le TGV provoque une espèce de boom au niveau du PIB et que la progression du PIB au niveau local dépend des voies de communication ». Plus que simpliste !

CONCLUSION : UN RÉSEAU COHÉRENT ET FIABILISÉ

La FNAUT n'a pas le culte de la vitesse et a, de longue date, bataillé pour la sauvegarde et le développement des services ferroviaires régionaux et interrégionaux (FNAUT Infos n°182, 184, 197). Mais elle estime aussi (FNAUT Infos n°204) qu'une extension du réseau des LGV reste nécessaire au delà des 4 « coups partis » issus du Grenelle de l'environnement et qu'à l'inverse des projets autoroutiers, les projets rationnels de LGV sont plutôt la règle que l'exception.

La FNAUT propose donc d'ajouter environ 1 200 km au réseau des LGV existantes ou en cours de construction. Elle s'est efforcée de réfléchir au cas par cas aux projets très divers de LGV mais aussi de garder une vision d'ensemble et de s'interroger sur sa consistance souhaitable à long terme (2040) et sur son intégration dans le réseau ferré global : connexion des gares nouvelles exurbanisées au réseau TER ; valorisation des lignes classiques prolongeant les LGV.

Elle a tenu compte de la croissance de la population et de sa future répartition géographique, de la hausse du prix du pétrole, du réchauffement climatique : tous ces phénomènes vont jouer pour qu'un rôle accru soit dévolu au rail.

Le réseau proposé constitue une solution efficace à long terme, à la fois technique, économique et écologique. Il répond en effet à des préoccupations convergentes :

- assurer un bon fonctionnement du réseau existant des LGV, donc pallier la saturation prévisible des LN 1 et 2 qui constitue une véritable menace pour la qualité de service ;

- maximiser les transferts de trafic de la voiture et de l'avion sur le rail ;

- mailler le réseau des LGV en amorçant une transversale Sud à grande vitesse et en créant, à moindre coût après la réalisation du POCL, deux grandes transversales performantes Rennes/Nantes-Lyon et Strasbourg-Lyon, afin de contribuer à un rééquilibrage du territoire français ;

- prendre en compte les difficultés budgétaires, donc éliminer des projets peut-être séduisants mais infaisables et minimiser la longueur des LGV à construire afin d'en limiter l'impact environnemental local (abandon de Poitiers-Limoges et des branches Ouest et Sud du Rhin-Rhône).

Ce plan est finançable sur 25 ans si on met en place une fiscalité écologique (environ deux milliards par an). Il est compatible avec une modernisation accélérée du réseau classique, indispensable au développement des trafics TER et Intercités. Les projets non prioritaires conservent toute leur pertinence pour compléter ultérieurement le maillage du réseau français et mieux le relier aux réseaux des pays voisins.

Activités de la FNAUT

- Paul Mathis, représentant de la FNAUT, a remis un cahier d'acteur au Conseil National du Débat sur la Transition Energétique.

- François Jeannin et Marc Debrincat ont rencontré Alain Barbey, directeur de Lyria (TGV Paris-Suisse).

- Jean Lenoir et François Jeannin ont été reçus par Jean-Louis Bianco, chargé d'une mission de réflexion sur la gouvernance du système ferroviaire.

- Marc Debrincat est intervenu lors d'un colloque sur l'intermodalité organisé à Lyon par le GART.

- Jean Sivardière et Jean Lenoir ont rencontré Patrick Vieu, conseiller Transports à l'Elysée ; Emmanuel Kesler, directeur de cabinet du ministre des Transports ; Olivier Rolin, conseiller technique au cabinet du ministre.

- Camille Alochet, stagiaire au service juridique de la FNAUT, a présenté sur les chaînes de France Télévision une émission Consomag consacrée au remboursement des frais de transport des salariés par les employeurs et à la carte de fidélité SNCF.

- Jean Sivardière a rencontré Maurice-Pierre Planel, conseiller de Dominique Bertinotti ministre de la Famille, au sujet de la carte Enfant-famille. Il a été auditionné sur le service prévisible par la Commission sénatoriale pour le contrôle de l'application des lois, et par Alain Lhostis et Patrick Labia, responsables de la mission sur le financement des transports publics.

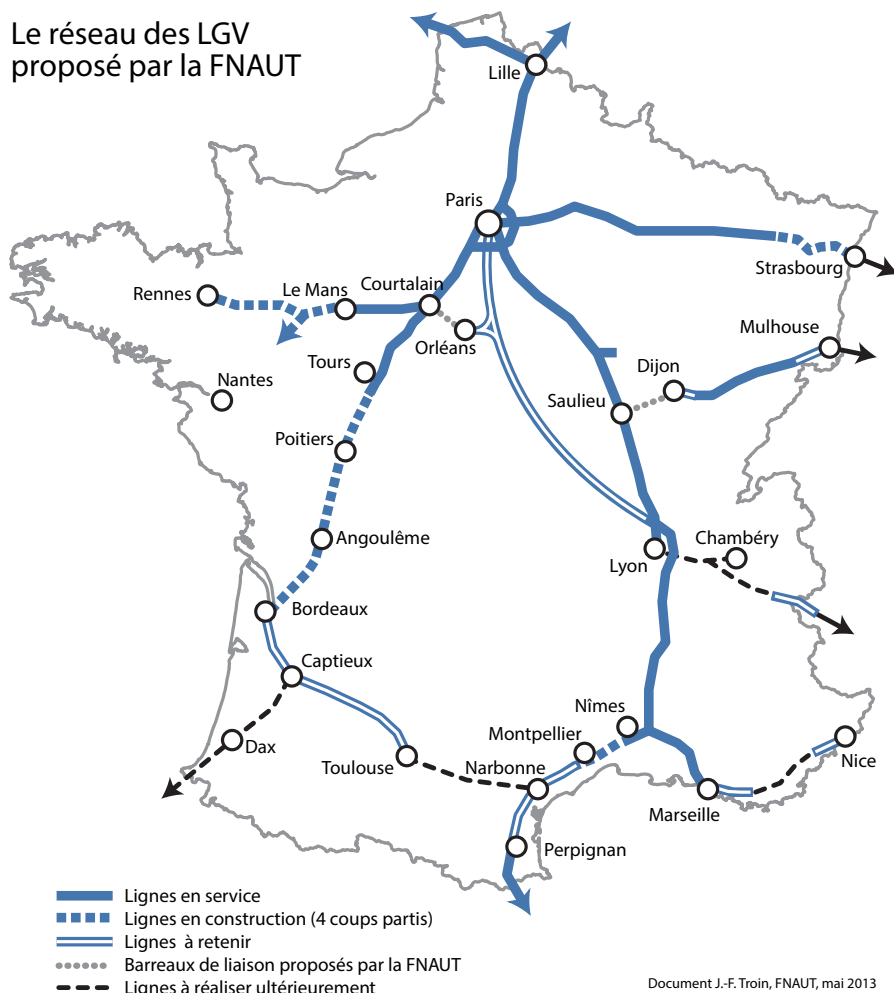
- Jean Sivardière et Paul Mathis ont présenté les idées de la FNAUT à Christian de Perthuis, président du comité d'évaluation de la fiscalité écologique.

- Jean-Louis Camus a représenté la FNAUT lors d'une manifestation organisée à Limoges contre le projet de LGV Poitiers-Limoges et pour la modernisation de la ligne classique Paris-Limoges.

- Yves Boutry a participé à une réunion sur la gouvernance des établissements publics (SNCF, RFF, EDF) entre des représentants de ces établissements et des associations de consommateurs.

- Jean-Marie Tisseuil a présenté la FNAUT et ses activités au récent congrès de la Fédération Européenne des Voyageurs qui s'est tenu à Bâle.

Le réseau des LGV proposé par la FNAUT



fnaut infos- Bulletin mensuel d'information

Directeur de publication : Jean Sivardière
CPPAP n° 0913 G 88319 - Dépôt légal n°214
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 URBAINS : DES EXEMPLES DE BONNES PRATIQUES

"Petits" excès de vitesse

Consciente des limites des mesures d'éducation des conducteurs, la FNAUT a toujours préconisé une politique de rigueur en matière de sécurité routière (renforcement des réglementations, des contrôles et des sanctions), politique qualifiée à tort de « répressive » par les représentants du lobby automobile (FNAUT Infos n°175, 183, 196).

La FNAUT a ainsi soutenu l'introduction décisive du permis à points puis des radars automatiques et réclamé, lors du Grenelle de l'environnement, une réduction de 10 km/h des vitesses maximales sur les routes et l'extension du 30 km/h en ville (voir page 6).

Elle s'est plus particulièrement intéressée aux petits excès de vitesse, trop souvent considérés comme des infractions mineures par les associations d'automobilistes et divers parlementaires UMP plus soucieux de leur réélection que de la vie de leurs concitoyens.

Afin d'y voir clair dans ce débat récurrent, elle avait réclamé avec fermeté une étude sur la dangerosité des petits excès de vitesse, inférieurs à 10 km/h sur route (FNAUT Infos n°192). Jean-Luc Névache, alors délégué interministériel à la sécurité routière, nous avait informé fin 2011 qu'une telle étude allait être lancée.

Les conclusions des chercheurs de l'IFSTTAR (Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux, ex-INRETS) et de l'université de Lyon - Vivian Viallon et Bernard Laumon - confirment notre point de vue.

Alors qu'en 2001, plus de la moitié des conducteurs ne respectait pas les limitations de vitesse, cette proportion est tombée à 25% en 2010 et la vitesse moyenne est passée de 92,5 km/h à 81,5.

Sur les routes départementales, la part des accidents mortels attribuables à des excès de vitesse est passée de 45% à 28% : la part due aux grands excès de vitesse (supérieurs à 20 km/h) est passée de 25% à 6%, celle due aux excès de vitesse modérés de 13% à 9%. Mais la part due aux petits excès de vitesse (inférieurs à 10 km/h) a augmenté de 7% à 13%.

Une tendance analogue a été observée sur les routes principales. Conclusion des experts : la lutte contre les grands excès de vitesse a été efficace, il faut maintenant se concentrer sur les petits excès de vitesse, dont la dangerosité a été confirmée.

Jean Sivardière



Centre-ville de Hanovre (photo : Marc Debrincat)

Jean Macheras, pilote du réseau « Déplacements urbains » de la FNAUT, a recensé de nombreuses « bonnes pratiques » qui, à côté des investissements structurants de transport collectif (métros, tramways, BHNS), permettent elles aussi de faciliter la mobilité urbaine. Ces bonnes pratiques concernent les réseaux de bus, les déplacements à pied ou à vélo, l'information du public.

La FNAUT a par ailleurs entrepris une enquête sur les déplacements dans les grandes agglomérations, en adoptant une approche qualitative exprimant le ressenti de diverses catégories d'usagers. Ses premières conclusions concernent Nantes, Strasbourg, Lille et Montpellier ; elles sont données sous forme de « pieds » (bonnes notes) et de « pots d'échappement » (mauvaises notes).

Une panoplie de mesures

Les Européens vivent en proportion croissante dans des zones urbaines, à plus de 70% aujourd'hui.

Ces zones concentrent 85% du PIB de l'Union européenne, mais émettent par ailleurs 40% du CO2 provenant du transport routier et 70% des autres polluants. Les particules fines qui, en ville, proviennent majoritairement des pots d'échappement, seraient à l'origine de 42 000 décès chaque année en France. Il s'y ajoute le bruit, le temps perdu dans les embouteillages, les menaces sur la santé de la planète.

Ce constat a conduit la Commission européenne à adopter en 2009 un Plan d'action pour la mobilité urbaine, suivi récemment d'une consultation publique à laquelle la FNAUT a répondu.

Sauf exceptions, toutes les grandes agglomérations ont pris plus ou moins conscience du problème posé. Des développements significatifs sont intervenus

depuis trois décennies : réintroduction du tramway, zones piétonnes, aménagements cyclables, vélos en libre-service, autopartage...

Cela ne veut pas dire que le problème soit résolu, loin de là : en France, 73% des personnes actives se rendent encore au travail en utilisant leur voiture, et la part de cette dernière dans l'ensemble des déplacements n'est descendue en dessous de 50% que dans trois agglomérations : Strasbourg, Grenoble et Lyon (respectivement 45%, 48% et 49%), dans Paris intra-muros et peut-être dans une dizaine de centres-villes.

Il n'y a pas une solution, mais toute une panoplie de mesures. Nous présentons, développés par thèmes, quelques cas de bonne conduite relevés en France. Nous n'avons pas la prétention de construire « la cité idéale » même en nous limitant à l'aspect déplacements. Notre propos est de donner à réfléchir sur des exemples, sans aucune prétention d'exhaustivité.



Il ne suffit pas de mettre en place un tramway ou un métro « tout beau » et d'en faire une vitrine de la ville. Si l'on veut offrir des alternatives attrayantes à la voiture, il faut agir sur de multiples facteurs.

Les déplacements réguliers

● L'offre

Lyon, dont le réseau est le plus utilisé des villes de province (305 voyages par habitant en 2011), ne s'est pas contentée d'étendre son réseau de métro et de tramway : lors du fameux « big bang » d'Atoubus survenu dans la nuit du 28 au 29 août 2011, le SYTRAL a totalement rénové un réseau de bus déjà très développé, en créant des lignes fortes de bus et trolleybus, investi sur le vélo, l'autopartage, le covoiturage... La région a aussi introduit des trams-trains en banlieue ouest, et Lyon Parc Auto a aménagé en plein centre-ville un Espace Services Mobilité à caractère multimodal.

Bordeaux et **Toulouse**, parmi d'autres actions, ont considérablement renforcé leur réseau de bus depuis quelques années, et ont vu la fréquentation suivre de manière spectaculaire.

● La vitesse

Le bus ne doit pas être le parent pauvre du tramway ou du métro. Il doit avoir la priorité sur la circulation générale. En plus de son Busway (un BHNS), **Nantes** a aménagé des stations de Chronobus (bus à niveau de service élevé) « apaisées » : le bus à l'arrêt campe au milieu de la voie, les automobilistes devant patienter derrière lui. Les mêmes Chronobus ont leur voie entièrement libérée sur une partie cruciale de leur parcours, le cours des Cinquante Otages.

À **Rennes**, la vitesse moyenne des bus est de plus de 19 km/h, « de très loin la meilleure de France » nous dit-on ; on attend pour 2013 la deuxième tranche de l'axe est-ouest du site propre bus, qui devrait permettre aux lignes majeures du réseau d'atteindre la vitesse commerciale de 22 km/h.

● L'accessibilité (motrice, visuelle et auditive)

Elle ne doit pas être seulement un attrait des lignes de tramway, mais doit être également généralisée sur les lignes de bus : points d'arrêt rehaussés, véhicules avec palettes et agenouillement, informations sonores et visuelles.

À **Grenoble**, le réseau de transports urbains est devenu presque entièrement accessible aux personnes handicapées : des indications en braille sont inscrites sur les distributeurs ; les malvoyants sont munis d'une petite commande qui déclenche en station l'annonce des prochains passages.

À **Angers**, aux arrêts de la ligne de tramway récemment mise en service, plus de 50 bornes d'information-voyageurs dis-

pensent, en plus de l'information visuelle habituelle, une information sonore à destination des malvoyants ; le système se déclenche à la demande, via des télécommandes mises à la disposition des utilisateurs par les associations spécialisées.

● Le confort des lieux d'attente

Qu'il s'agisse des arrêts des trams ou des bus, c'est aussi un critère d'acceptation du transport collectif. À **Nantes**, les lignes de bus, « Chronobus » ou non, accueillent pour la plupart l'usager dans des abris bien protégés du vent, avec un plan du réseau et un banc placés l'un à côté de l'autre (et non pas l'un au-dessus de l'autre) : l'accueil du voyageur prime la publicité ! Ailleurs, on se contente très souvent d'abribus spartiates, si ce n'est de simples poteaux.

● Les correspondances

Souvent causes de rejet du transport collectif, les correspondances et plus généralement les échanges multimodaux doivent être optimisés.

À **Lille**, la quinzaine de pôles d'échange métro-tram-bus est généralement bien conçue : changements courts, plans d'ensemble clairs, trottoirs rehaussés, bancs, abris, affichage des temps d'attente, parcs sécurisés pour les vélos, parc-relais pour les voitures... À **Dijon**, des pôles d'échanges placés aux principales portes sont reliés au cœur du secteur sauvegardé par des navettes gratuites et des cheminements piétonniers.

Les déplacements occasionnels

Ils sont le fait de visiteurs, professionnels ou touristes, ou d'habitants effectuant un trajet inhabituel. Ils impliquent une information facilement accessible, mais aussi une offre en heures creuses et en des lieux non desservis par des transports réguliers.

● L'information

À **Angoulême**, un outil sur smartphone permet, à l'aide de l'appareil photo-caméra qu'on promène comme une torche, de repérer autour de soi les stations de vélos en libre-service et les arrêts de bus, et de savoir quelle(s) ligne(s) de bus s'y arrête(nt) et l'heure des deux prochains passages.

À **Caen**, une application de « réalité augmentée » pour iPhone permet de visualiser l'environnement et des informations en superposition (arrêts à proximité, prochains passages...).

En général, les plans du réseau de transport qu'on trouve affichés aux arrêts sont très lisibles mais il n'y a pas toujours de plans de quartier dans les abribus. Sur les sites Internet des exploitants, recherches d'itinéraires, horaires en temps réel et consultations dynamiques se généralisent et sont généralement de bonne qualité.

● L'offre à la demande

À **Bordeaux**, l'exploitant Kéolis fait fonctionner un système combiné ligne régulière/transport à la demande, dit Flexo : sur une ligne régulière, certains arrêts facultatifs – en général en bout de ligne – ne sont desservis aux heures creuses qu'à la demande. À la montée dans le bus, il faut avertir le conducteur qu'on veut descendre à un arrêt facultatif. Inversement, si l'on veut monter dans le bus à un arrêt facultatif, il faut réserver, un temps minimum étant imposé avant le départ (d'un quart d'heure à une heure). Flexo fonctionne sans abonnement préalable. D'autres lignes Flexo fonctionnent à Orléans, Lyon, Dijon, Aix-en-Provence, Lens.

À **Lille**, pour un trajet le soir entre 20h et 0h30, on peut, moyennant la possession d'une carte Itinéo (2 euros) et pour le prix d'un titre de transport, réserver par téléphone un véhicule qui achemine depuis l'un des trois nœuds de transport collectif fixés dans Lille jusqu'au centre de l'une des 45 communes concernées.

À **Poitiers**, le service de transport à la demande Pti'bus fonctionne comme un prolongement du réseau régulier vers les quartiers et hameaux excentrés : 33 lignes ayant un tracé, des arrêts et des horaires définis, rejoignent en correspondance la ligne régulière la plus proche. La réservation se fait par serveur vocal. Le titre de transport est celui du réseau régulier, il donne droit à la correspondance.

À **Rouen**, le réseau Filo'r de transport à la demande dessert les 50 000 habitants des 34 petites communes périurbaines de l'agglomération ayant moins de 4 500 habitants. Près de 15 000 trajets sont effectués tous les mois sur ce service, qui devrait couvrir à terme les besoins de transport des habitants de ces 34 communes.

Le service Taxitub de **Saint-Brieuc** Agglomération, créé dès 1991, a été précurseur en matière de transport à la demande. Il complète le réseau des 17 lignes régulières de bus, en assurant une desserte fine et équitable des 14 communes de l'agglomération. Constitué de 96 lignes virtuelles – dont 15 lignes régulières devenant Taxitub en heures creuses – et de 450 points d'arrêt, il offre des horaires cadencés de 6h30 à 20 h avec une fréquence moyenne de 30 minutes. Une réservation est nécessaire par internet ou téléphone, entre 45 minutes et 10 jours avant le départ. Les courses sont réalisées par des taxis conventionnés. Le tarif pour le client est le même que celui d'un ticket de bus (1,20 euro, tarif 2012) et les horaires des taxis sont calés sur ceux des bus pour faciliter les correspondances.

La redécouverte du vélo urbain est assez récente en France, si bien que des villes étrangères comme Amsterdam, Copenhague ou Fribourg-en-Brisgau se situent dans d'autres galaxies.

Strasbourg revendique le leadership national, avec des chiffres impressionnants : plus de 500 km d'aménagements, 18 000 arceaux de stationnement, 4 000 vélos en libre-service, 17 parcs à vélos sécurisés près de stations de transport collectif, 60 carrefours équipés d'un « tourne à droite » autorisé aux cyclistes au feu rouge (60 autres sont prévus). Un grand véloparc a été aménagé dans la gare SNCF, ainsi qu'un espace vélo dans tous les parcs voitures du centre-ville. De nouvelles normes de stationnement pour les voitures sont imposées dans les immeubles neufs d'habitation situés à moins de 500 m d'un tramway : l'obligation a été divisée par deux, soit 0,5 place par logement ; et l'obligation d'espaces de stationnement pour les vélos a doublé, passant à 3% de la « surface hors œuvre nette ».

La part modale du vélo à Strasbourg atteint ainsi 15% dans le centre-ville et 8 à 9% dans les communes périphériques. Et l'agglomération va lancer à l'été 2013 de nouveaux aménagements, dont un périphérique dédié avec des portes identifiées et des connexions avec des radiales qui permettront de parcourir l'ensemble du territoire en moins de 30 minutes.

D'autres villes se posent en challenger, en particulier Angers, Bordeaux, Grenoble, La Rochelle, Lille, Lyon, Nantes. Toutes ont l'ambition d'aboutir vers 2020 à une part modale du vélo fortement accrue, jusqu'à 15 % pour les mieux-disantes. A noter que :

- la politique vélo est en général associée au transport collectif : stations et itinéraires communs, location avec réduction pour les abonnés TC, autorisation de monter dans les tramways aux heures creuses, même gestionnaire dans un certain nombre de cas ;
- la continuité des itinéraires cyclables dans l'agglomération dépend de la motivation des communes, d'où souvent des discontinuités ;
- le double-sens dans les zones 30 ainsi que les « tourne-à-droite » tardent à se mettre en place ;
- les itinéraires cyclables ne sont généralement pas fléchés correctement ;
- Rouen et Le Mans sont championnes de la location de vélos à assistance électrique, devant Nantes, Clermont-Ferrand, Poitiers, Orléans ;
- Nantes offre un abonnement combiné TC + vélo pliable, pour 190 euros par an : le pliage prend moins de 10 secondes, le vélo pèse moins de 10 kg.

D'AUTRES BONNES PRATIQUES

Pour les jeunes - Pour les soirées et nuits de fin de semaine, de nombreuses villes offrent des dessertes des lieux les plus fréquentés à ces heures. À **Lille**, une ligne de nuit prend même le relais de la ligne 1 du métro entre 0h30 et 5h du jeudi au samedi, à raison d'un bus toutes les 30 minutes.

L'accès aux écoles

Dans la majorité des villes, aucun dispositif de sécurité n'est prévu pour l'accès aux écoles primaires, si bien que les parents doivent accompagner leurs enfants en voiture : ce qui augmente l'insécurité, n'apprend pas l'autonomie aux enfants, et les maintient dans la culture automobile. Dans les écoles elles-mêmes, les possibilités de stationnement sont rares.

Des collectifs de parents pratiquent l'opération Pédibus (ou sa variante Vélobus) : ce sont des autobus virtuels constitués par des habitants encadrant des enfants sur des trajets pédestres (ou cyclistes) fixes vers (ou depuis) l'école, en les prenant (ou les déposant au retour) à des arrêts bien définis. A notre connaissance, peu de villes, et peu d'associations locales de parents d'élèves, font allusion sur leur site à ce type d'opérations (et aux déplacements vers l'école en général).

Le champion est le **Grand Lyon**, dont le réseau Pédibus comporte 142 lignes quotidiennes touchant 37 communes, 73 écoles et 2 000 enfants ; il s'y ajoute 5 lignes Vélobus (chiffres 2010).

A **Toulouse**, 6 lignes Pédibus convergent vers l'école élémentaire Jules Julien. La ville de **Quimper** a édité un bon guide pratique du Pédibus, pédagogique et agréable à lire. Signalons aussi, au niveau régional, les opérations Carapatte/Vélopacte conduites en Languedoc-Roussillon par une association en liaison avec l'ADEME.

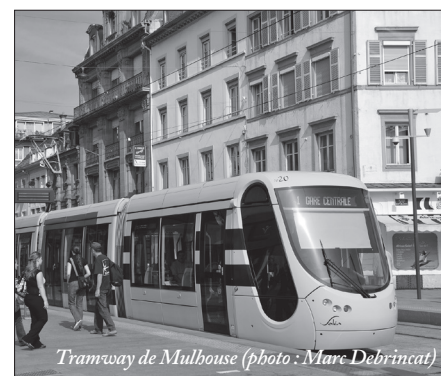
La marche

Il est bien connu que plus l'espace est accaparé par la voiture, moins on a envie de marcher. Dans les quartiers où la marche n'a pas été encouragée, un quart des déplacements motorisés se fait sur moins d'un km et la moitié sur une distance comprise entre un et trois km (source ADEME). Chacun a pu éprouver que pour couvrir jusqu'à un km, on n'hésite pas à marcher jusqu'à un quart d'heure (ou à pédaler jusqu'à 5 minutes) si les conditions sont agréables : c'est le cas dans un espace urbain libéré des voitures et aménagé en faveur des modes doux.

Se contenter de quelques rues piétonnes dédiées aux rendez-vous et achats du week-end ne suffit pas pour modifier les comportements. De nombreuses villes l'ont heureusement compris, même **Paris** qui jusqu'à une date récente présentait un cas unique d'un patrimoine mondial de l'Unesco occupé par une autoroute : elle vient enfin de libérer (partiellement) ses quais bas.

A **Montpellier**, le centre historique de la ville comme l'axe Comédie-Esplanade et le quartier moderne Antigone offrent de vastes zones intégralement piétonnes, que tangentent 4 lignes de tramway (5 vers 2017). La rue de Maguelone, qui joint la gare au principal lieu de rencontre qu'est la place de la Comédie, est un grand espace sans trottoirs où cohabitent tramway, piétons et cyclistes.

A **Strasbourg**, un déplacement sur trois dans toute la communauté urbaine est effectué exclusivement à pied (mais, comme ailleurs, près d'un quart des trajets de moins d'un kilomètre se font encore en voiture !). La Ville a décrété un plan piéton (2012-2020) en dix points, prévoyant une allocation aux piétons d'au moins 50 % de l'espace-rue, de façade à façade, dans tous les futurs aménagements.



Tramway de Mulhouse (photo : Marc Debrincat)

A **Nantes**, l'hypercentre est devenu une zone à trafic limité : sur ses 60 hectares, les automobiles ne sont plus admises que pour les urgences, la sécurité, les livraisons et la desserte des riverains.

Rennes a institué un « code de la rue » qui s'articule autour de quatre axes : renforcement du statut de l'aire piétonne, création de zones de rencontre, instauration du double-sens cyclable dans les zones 30, priorité donnée aux carrefours aux usagers circulant sur les pistes cyclables. Dans moins de dix ans, la totalité du centre devrait être en zone de rencontre ou zone 30.

A **Besançon**, l'intérieur de la boucle est depuis plus de 40 ans une zone de rencontre avant la lettre.

A **Dijon**, la rue de la Liberté, axe majeur de l'hypercentre, deviendra une zone de rencontre à la mise en service du tramway ; la place de la République, futur centre de gravité des transports publics, sera transformée en une vaste esplanade. On ne peut plus traverser en voiture le secteur sauvegardé : il faut le contourner ; il est difficile de se garer en surface dans un centre historique rendu aux piétons et aux vélos.

D'une manière générale, la vingtaine de villes qui ont réintroduit le tramway ont par la même occasion développé de manière spectaculaire leurs espaces piétons : le tramway a été un catalyseur. Ceux qui ont vu « avant » et « après » la place Masséna à **Nice**, la place des Quinconces à **Bordeaux** et le cœur de ville d'**Angers** ne nous contrediront pas.

« PIEDS » ET « POTS D'ÉCHAPPEMENT »

La FNAUT a entrepris de rédiger des mémoires sur les déplacements urbains dans les grandes agglomérations. Plutôt qu'un classement basé sur des critères quantitatifs, ce que font par ailleurs plusieurs organisations professionnelles, nous avons choisi une approche qualitative qui consiste à exprimer le ressenti des usagers placés dans différentes situations : déplacements quotidiens, déplacements occasionnels, jeunes, piétons, cyclistes, livraisons. Chaque mémoire est établi sous la responsabilité de la délégation régionale de la FNAUT, et s'appuie sur le vécu de nos correspondants locaux FNAUT et FUB.

Nous avons à ce jour ausculté 4 agglomérations : Nantes, Strasbourg, Lille et Montpellier. On trouvera sur le site de la Fnaut les mémoires correspondants. Nous en donnons ici les conclusions sous forme de « pieds » (bonnes notes) et de « pots d'échappement » (mauvaises notes).

Nantes

● 4 pieds

- pour la réinvention du tramway et le développement constant de l'offre de transports collectifs ;
- pour la poursuite de la reconquête de l'espace urbain et la priorité accordée dans les aménagements aux modes alternatifs à l'automobile ;
- pour le soin attaché à la prise en compte de la multimodalité, à travers la politique tarifaire et l'aménagement des pôles d'échange ;
- pour le souci de l'accueil du voyageur manifesté par la qualité architecturale et le confort des arrêts.

● 2 pots d'échappement

- pour l'insuffisance de l'offre de transport en commun en périphérie, où la voiture reste le mode ultra-dominant ;
- pour une information bus déficiente, tant en ce qui concerne l'affichage des temps d'attente aux points d'arrêts que les annonces dans les véhicules, les moyens automatiques tardant à se mettre en place.

Strasbourg

● 4 pieds

- pour la qualité de son réseau de tramway, à tous points de vue : dessertes, maillage, amplitude, fréquences, accessibilité, fiabilité ;
- pour l'encouragement incessant à l'utilisation de la bicyclette en tant que mode de déplacement quotidien, par de multiples aménagements conçus en étroite symbiose avec les transports collectifs ;
- pour la poursuite de la reconquête de l'espace urbain, la multiplication des zones de rencontre et la volonté de promouvoir un code de la rue ;

- pour la volonté affichée d'assurer au mieux l'intermodalité, manifestée par les parcs-relais, les véloparcs, le service d'autopartage Autotrement, les correspondances avec les TER et Réseau 67.

● 3 pots d'échappement

- pour l'insuffisance de l'offre de transports en commun en deuxième couronne, où la voiture reste le mode dominant ;
- pour une offre bus qui n'est pas à la hauteur de l'offre tramway, en ce qui concerne tant l'amplitude que les fréquences en soirée, la présence d'abris et de plans de quartier aux arrêts ;
- pour l'absence d'intégration tarifaire de tous les modes de déplacements (bus, tram, train, autocar) à l'intérieur de la Communauté urbaine (tickets et abonnements unifiés, aux tarifs des bus et des tramways), qui constitue une incitation à utiliser la voiture.

Lille

● 4 pieds

- pour un urbanisme maîtrisé de type « polycentrique », avec des pôles d'habitat et d'activités bien marqués et différenciés reliés entre eux par un bon maillage de transports collectifs ;
- pour la qualité des liaisons (métro + tram) entre les quatre pôles principaux : Lille, Roubaix, Tourcoing, Villeneuve d'Ascq (fréquences, rapidité, agrément des stations du VAL) ;
- pour la qualité (en général) des pôles d'échange métro-bus-tramway : facilité et agrément des correspondances, compléментарité recherchée avec les autres modes ;
- pour la multimodalité caractérisant la délégation de service public : le même exploitant gère les transports collectifs, les parcs vélos aux stations, la location de vélos et l'autopartage.

● 3 pots d'échappement

- pour le manque de performance du réseau de bus, qui ne dispose en général d'aucune priorité sur la voirie, y compris pour les lignes prétendant « à haut niveau de services » ;
- pour la timidité de la politique piétonne dans le centre de Lille : réseau piéton peu étendu, le lieu de rencontre emblématique qu'est la Grand Place traversé par les voitures, le Vieux Lille dépourvu d'espaces piétons ;
- pour le manque de visibilité de la politique des déplacements à long terme, avec un calendrier de développement des alternatives à la voiture beaucoup trop lent et des réalisations sur le terrain non cohérentes avec le Plan de Déplacements Urbains. Résultat : la part de l'automobile est encore beaucoup trop forte.

Montpellier

● 3 Pieds

- pour les qualités de desserte et de maillage de son réseau de tramway, pour le souci de faire de lui un lien fort entre les communes et celui de valoriser à travers lui le transport collectif en le décorant comme une œuvre d'art ;
- pour l'encouragement à utiliser le transport collectif par de nombreuses formules tarifaires incitatives, visant des catégories variées : jeunes, seniors, groupes, employés, et par les formules combinées tram + vélo, tram + auto ;
- pour les vastes zones piétonnes et piétons + tram constituées par le centre historique, l'axe Comédie-Esplanade, le quartier moderne Antigone, la rue de Maguelone, ... qui font de Montpellier une championne européenne du genre.

● 3 pots d'échappement

- pour le peu d'attrait de son réseau de bus, lent, ne disposant pratiquement d'aucune priorité sur la circulation générale, aux tracés souvent tordus, conçu essentiellement comme moyen de rabattement vers le tramway ;
- pour la mauvaise qualité ou le manque de fiabilité de l'information générale, aux arrêts du tramway, dans les rames, aux arrêts de bus, dans les bus eux-mêmes ou aux pôles d'échanges multimodaux où bus urbains et cars départementaux s'ignorent ;
- pour une part de l'automobile dans l'ensemble des déplacements restée largement majoritaire, du fait de l'afflux de la population périurbaine dans le centre et de l'insuffisance des réponses apportées par le réseau de bus, que ne sauraient compenser ni les nouvelles lignes de tramway ni les aménagements cyclables.

Les Français et la ville

Début 2013, l'IFOP a réalisé un sondage sur « le regard des Français sur la ville idéale » auprès de 1001 habitants répartis dans 420 communes de plus de 2000 habitants, afin de chiffrer leur ressenti à l'égard de l'action municipale et leurs attentes vis-à-vis de la ville. L'action municipale en matière de déplacements est jugée satisfaisante par 64% des sondés et insatisfaisante par 36%. Si 88% des habitants estiment que leur municipalité a fait du transport une priorité, 64% d'entre eux considèrent qu'elle devrait le privilégier davantage. Comme l'emploi ou le logement, le transport collectif est considéré comme un élément incontournable de la qualité de vie de 46% des sondés ; seulement 1% d'entre eux le jugent secondaire. Aux yeux de 46% des personnes interrogées, la commune idéale doit être un lieu où il est facile de se déplacer en transport collectif.

Donner au transport collectif un attrait visuel et un environnement qui le valorise, et embellit la ville par effet miroir, est important si on veut le rendre incitatif. Alors que la voiture a pris des rides, il faut que le transport collectif apparaisse comme « jeune ».

Tours veut faire de son tramway « un paysage de la ville ». Un collectif de designers est intervenu dès le lancement du projet pour émailler de leurs œuvres le tracé de la première ligne et les stations. Les teintes du revêtement s'harmonisent au mieux avec l'architecture environnante.

Montpellier est réputée pour la décoration somptueuse de ses quatre lignes de tramway : oiseaux sur la 1, fleurs sur la 2, motifs marins sur la 3, robe Christian Lacroix sur la 4.

À **Brest**, le retour du tramway a été l'occasion de redessiner une ville reconstruite après la guerre en fonction de la voiture : zone piétonne de 1,5 km dans le centre historique, la place de Strasbourg promue esplanade, une friche industrielle transformée en éco-quartier, le pont de Recouvrance doté d'encorbellements de 2,5 m pour le passage des piétons et cyclistes. Une dizaine d'œuvres d'art ponctue le tracé du tramway ; les bus, dont le réseau a été renforcé, ont reçu un nouvel habillage proche de celui du tram.

Au **Havre**, la plupart des rues parcourues par le tramway ont été rénovées et arborées ; un nouvel éclairage public a été installé ; des pistes cyclables ont été aménagées le long du tracé et dotées de parcs à vélos sécurisés.

À **Nantes**, les arrêts de tramway sont équipés d'imposantes structures en métal et verre abritant des sièges confortables en bois, ceux du « busway » de stations en verre dépoli et décoré. On trouve même des rotondes abritant de véritables salles d'attente, et des abris végétalisés !

Bordeaux, pionnière en matière d'alimentation électrique du tramway par le sol, qui permet de supprimer les fils dans la traversée du centre (Reims, Orléans, Tours et Angers ont suivi), a aussi soigné le mobilier urbain qui l'accompagne - pavés, bancs, poubelles, abris, appuis, barrières, lampadaires - et l'intérieur des véhicules.

À **Angers**, les trois quarts de la ligne de tramway sont engazonnés et chaque station se distingue d'abord par ses arbres (trois par quai).

Citons aussi, pour l'effet miroir : la coupe de champagne évoquée par l'avant du tramway de **Reims** et la couleur « fleur de lave » du tramway et du BHNS de **Clermont-Ferrand**.

Jean Macheras

Chaque année, l'Union des Transports Publics et ferroviaires, qui regroupe les trois quarts des transporteurs urbains, dont la RATP, publie un état des lieux du transport urbain. Résumé de l'édition 2011.

En 2011, suite au développement de l'offre kilométrique de 3,7% (couverture spatiale et amplitude horaire) et à la hausse du prix des carburants, la fréquentation des réseaux urbains a fortement augmenté : + 5% (la circulation automobile n'a augmenté que de 0,2%).

Mais la recette par voyage a diminué de 0,4% et le taux de couverture des dépenses (7 milliards d'euros) par les recettes commerciales s'est encore dégradé (il est aujourd'hui de 34% et varie de 23% dans les petites agglomérations à 38% dans les grandes), d'où un risque sur la pérennisation des services. Les explications suivantes sont avancées par l'UTP :

- une partie croissante de la population se précarise avec la hausse du chômage, d'où un recours accru aux tarifications sociales ;

- la génération du baby boom arrive à 60 ans et accède aux réductions pour personnes âgées, encore déconnectées le plus souvent des niveaux de revenus ;

- les hausses tarifaires n'ont pas suivi le rythme de l'inflation ;

- le développement de l'offre, le coût croissant du maintien de la sécurité, des carburants et des pièces de rechange a provoqué une hausse de 6% des dépenses d'exploitation.

Dans les agglomérations de plus de 250 000 habitants, l'offre est dense et de bonne qualité, si bien que les réévaluations tarifaires peuvent suivre l'inflation. La fréquentation atteint 155 voyages par an et par habitant.

Dans les agglomérations ayant entre 100 000 et 250 000 habitants, la fréquentation moyenne est de 75 voyages par an et par habitant. Mais les politiques suivies sont très diversifiées : Reims s'est dotée d'un tramway ; Béziers a abaissé le prix du billet à l'unité de 1,05 euro à 50 centimes.

Dans les agglomérations de 50 000 à 100 000 habitants, l'offre (+4,7%) et la fréquentation sont rapidement croissantes, mais la situation financière des réseaux se dégrade.

Enfin dans les agglomérations de moins de 50 000 habitants, l'offre est tirée par l'extension géographique des dessertes. Les tarifs sont plus bas, mais les bus moins rapides que dans les agglomérations plus grandes. La recette par voyage a diminué de 3%. La fréquentation n'est que de 39 voyages par an et par habitant.

GRATUITÉ À TALLINN

Tallinn (Estonie) est la première capitale européenne à avoir adopté la gratuité de ses transports publics. Nous reprenons ci-dessous certains des commentaires d'Olivier Klein, chercheur au LET de Lyon, publiés par le site www.Atlantico.fr (voir aussi FNAUT Infos n°193).

« Ou les habitants de Tallinn vont payer davantage d'impôts, ou la ville réduira l'offre de transport.

Est-il judicieux d'offrir à tous les transports gratuits, y compris à ceux qui peuvent payer ? Est-ce la bonne politique sociale ? Certains de mes collègues diraient que la gratuité est un système totalement anti-redistributif. Or il est possible de définir (sur un critère de revenus) les seules catégories sociales auxquelles il est souhaitable d'octroyer la gratuité.

Dans un système gratuit, personne n'est chargé d'augmenter les recettes, donc le volume de la clientèle. Le système peut alors se dégrader, se contenter d'assurer le minimum vital pour une population complètement captive. En pratique, sur la longue durée, la régulation politique des services publics est souvent déficiente. En l'absence de garde-fou financier, des dérives et des jeux de pouvoirs se mettent en place petit à petit au sein de l'entreprise.

La gratuité est plus supportable financièrement dans les petites agglomérations,

où les taux de couverture des dépenses par les recettes sont les plus faibles, de l'ordre de 20% contre 40% à Paris. Passer de 80 à 100% de gratuité n'y est pas trop difficile au départ, mais il faut ensuite investir pour faire face à une demande accrue.

La fréquentation des réseaux augmente. En revanche, les résultats en termes de transfert modal sont souvent mitigés et fragiles, car il n'y a pas de politique routière d'accompagnement.

Pour dissuader l'usage de la voiture, des transports publics rapides et avec des tarifs attractifs ne suffisent pas, il faut aussi contraindre l'usage de la voiture, en installant des stationnements payants. Tant qu'il y aura trois voies sur l'autoroute entre Aubagne et Marseille, il y aura du trafic, et les trois voies seront pleines.

Les économistes opposés à la gratuité avancent souvent l'idée que le caractère gratuit peut provoquer des consommations inconsidérées, inciter les gens à partir habiter loin de leur lieu de travail, et donc à étaler toujours plus l'agglomération. Certes, cet argument est à relativiser : même gratuits, les longs trajets prennent du temps et sont inconfortables. Mais il reste vrai que la gratuité sur les transports à longue distance favorise l'étalement urbain. »

30 KM/H : REDONNONS VIE À NOS VILLES !

En 2011, la FNAUT a signé un manifeste pour l'extension du 30 km/h en ville (FNAUT Infos n°197). Début 2013, Rue de l'Avenir, les Droits du Piéton, la FUB, France Autopartage et la FNAUT ont fait connaître la pétition lancée par l'Initiative Citoyenne Européenne pour la généralisation du 30km/h comme vitesse de référence en ville. La pétition peut être signée sur le site <http://fr.30kmh.eu>.

L'objectif recherché est large : assurer une meilleure sécurité des usagers de la rue (à 30 km/h, il faut 13 m pour s'arrêter ; à 50 km/h, il faut 28 m) ; réduire le bruit du trafic (on peut diminuer son intensité de 2,5 db) ; pacifier la ville, la rendre plus désirable ; inciter les citadins à privilégier la marche et le vélo pour les déplacements de proximité.

Cette initiative suscite cependant diverses incompréhensions et objections auxquelles nous répondons ci-dessous.



1 - « 30 km/h sur toute la ville, c'est irréaliste, cela ne serait pas respecté »

Il ne s'agit pas d'abaisser uniformément la vitesse limite à 30 km/h. Aujourd'hui la vitesse est limitée à 50 km/h sur toute la ville, sauf dans les zones 30 km/h, les zones de rencontre (20 km/h) et les zones piétonnes. Il s'agit d'inverser la règle et l'exception : la vitesse de 30 km/h est la mieux adaptée sur 80% de la surface de la ville, le 50 km/h resterait autorisé sur les axes de liaison entre quartiers.

2 - « Faisons d'abord respecter partout la limitation à 50 km/h »

La réglementation ne doit pas être irréaliste et trop s'écarter des comportements observés. Mais rendre une réglementation plus stricte fait évoluer les comportements : quand la limite de vitesse en ville a été abaissée de 60 km/h à 50 en 1990, la vitesse moyenne a très vite diminué de 4 km/h.

3 - « C'est le comportement de certains automobilistes qui est dangereux, pas la vitesse »

Dans un choc à 30 km/h, la probabilité pour un piéton d'être tué est de 15 % ; à 50 km/h, elle passe à 60 %.

Créer de vastes zones 30 inciterait les automobilistes à se montrer plus attentifs aux autres usagers de la rue et à mieux respecter la limitation à 50 là où elle resterait en vigueur : s'il roule lentement, le champ de vision du conducteur s'élargit, il anticipe mieux.

4 - « On pollue plus à 30 qu'à 50 »

Le moteur d'une voiture roulant à 30 est plus éloigné du régime optimal que celui d'une voiture roulant à 50. Mais, en ville, on ne roule pas à vitesse constante et les arrêts sont fréquents. La pollution dépend davantage de la fréquence et de l'amplitude des variations de vitesse que de la vitesse moyenne. En définitive, on pollue moins à 30 qu'à 50 car, à 30, on prête davantage attention aux autres usagers de la voirie et par suite on conduit de manière plus anticipée et moins heurtée qu'à 50.

5 - « On va freiner les autobus »

Les bus circulant sur les axes restant à 50 ne seront pas concernés. Ceux qui, à l'inverse, assurent la desserte interne des quartiers résidentiels roulent déjà à faible vitesse. Mais les rues empruntées par des bus de lignes structurantes doivent rester à 50 : on peut sécuriser les traversées piétonnes par des ralentisseurs (cousins berlinois ne pénalisant pas les bus) et le voisinage des arrêts par des zones de rencontre.

6 - « L'automobiliste va perdre du temps »

Si la vitesse est limitée à 50, la vitesse moyenne est de 19 km/h ; si elle limitée à 30, la vitesse moyenne est de 17. Selon un test du CERTU sur un itinéraire toulousain de 7,6 km, le temps de parcours moyen passe ainsi de 24 minutes à 50 km/h à 27 minutes à 30 km/h. Mais Pierre Chasseray, délégué général de l'association 40 millions d'automobilistes, affirme que 30 en ville signifie « davantage de temps au volant, moins de temps au bureau ». Ce n'est pas sérieux : en milieu dense, la moitié des déplacements se fait sur moins de 3 km ; la vitesse limite restant à 50 sur les axes prioritaires, le temps perdu par les automobilistes serait négligeable. « Si je suis pressé, dit très sérieusement le maire de Bâle, je prends mon vélo ».

7 - « On va créer des bouchons »

Le débit d'une rue est maximal à 50 km/h (2000 véhicules/heure) ; à 30 km/h il est un peu inférieur (1800 véhicules/heure). Mais la capacité d'une rue dépend essentiellement du nombre et de la capacité des carrefours.

Le report de trafic sur le vélo diminuera les embouteillages et la pollution.

8 - « Une ville doit être vivante, vous voulez l'endormir, la paralyser »

Il ne faut pas confondre vitalité économique et agitation. Une ville vivante n'est pas une ville bruyante et stressante qui donne à ses habitants l'envie de fuir chaque week-end, mais une ville calme, plus agréable à vivre,

attirante pour les habitants de la périphérie et où les visiteurs ont envie de flâner.

9 - « Votre véritable objectif est de brimer les automobilistes »

L'objectif est d'abord de préserver la sécurité des piétons et des cyclistes, qui sont très vulnérables en ville, et de limiter les nuisances du trafic routier. Actuellement, ce sont plutôt les automobilistes trop pressés qui briment les piétons et les cyclistes. Une ville n'est pas un circuit de formule 1.

10 - « C'est une mesure liberticide »

C'est le leitmotiv des automobile-clubs : laissez-nous rouler tranquilles, nous avons tous les droits ! Mais où est la liberté d'un automobiliste quand il est coincé dans un bouchon, passe 20% de son temps au volant (paraît-il) à chercher une place de parking et dépense 3 à 4 fois plus que s'il circulait en bus ou à vélo (FNAUT Infos n°211 et 212) ? Et la liberté de l'automobiliste doit-elle l'emporter sur celle du piéton, du cycliste, du citadin dont l'espace vital est envahi par la voiture ?

11 - « Sans le dire, vous voulez chasser la voiture de la ville »

Si la voiture n'est pas nécessaire pour un grand nombre de déplacements quotidiens répétitifs, elle reste utile pour divers types de déplacements diffus. L'objectif n'est donc pas de chasser la voiture, mais de maîtriser son usage aujourd'hui trop systématique, en régulant sa vitesse et l'espace qui lui est accessible. Et les automobilistes sont aussi des citadins, ils ont tout à gagner à un meilleur fonctionnement et à une humanisation de la ville.

12 - « Le 30 km/h en ville, ça ne peut pas marcher »

Graz, deuxième ville autrichienne (250 000 habitants), a été la première ville en Europe à mettre en place, en 1992, une zone 30 sur l'ensemble de son centre-ville : aujourd'hui 80% de la population approuve ce choix. Le 30 km/h est instauré aujourd'hui dans de nombreuses villes en Europe ; 15% des Britanniques vivent aujourd'hui dans des villes à 20 mph (30 km/h).

13 - « A l'étranger peut-être, mais c'est contraire à la mentalité française »

En France, le 30 km/h est déjà en vigueur à Sceaux, Clamart, Fontainebleau, Lorient,... et les projets sont nombreux : Angers, Rennes, Toulouse, Dijon,...

Il n'y a pas si longtemps, on disait : le tramway, c'est bon pour les suisses, le vélo pour les néerlandais. Mais le tramway a été adopté dans une vingtaine de villes françaises et connaît un grand succès, et la pratique du vélo ne se développe pas qu'à Strasbourg.

Les innovations volontaristes font toujours peur : zone piétonne, tramway, péage urbain, 30 km/h. Mais une fois en place, elles sont plébiscitées !

Comprenez qui pourra...

Anne Hidalgo, candidate PS à la succession du maire de Paris, Bertrand Delanoë, souhaite « faire en sorte que les camions n'entrent plus dans Paris » : « j'étudie l'idée du tram-fret et du RER-fret ». Mais elle veut transformer en voie verte la petite ceinture qui pourrait pourtant jouer un rôle logistique important (FNAUT Infos n°213).

Alors que, de manière incompréhensible, les syndicats de cheminots dénoncent le TGV à bas coût (FNAUT Infos n°213), les syndicats UNSA et CGT de l'aéroport de Pau-Pyrénées déplorent que la compagnie Ryanair ait été éjectée de Pau et soit accueillie à Bordeaux-Mérignac, dont le trafic dépasse aujourd'hui 4 millions de passagers/an.

Usine à gaz

Le plan « qualité de l'air » de Delphine Batho a déçu (FNAUT Infos n°213). Mais rassurons-nous : le Conseil national du débat sur la transition énergétique (112 membres dont notre représentant Paul Mathis) a été complété par 5 groupes de travail, un secrétariat général, un comité de pilotage, un groupe des experts, un comité citoyen, un comité de liaison décentralisé et un groupe de contact des entreprises.

Heure d'été

Selon une étude de l'université d'Oxford, la pratique de l'heure d'été a un impact notable sur les accidents corporels de la route. Les données, rassemblées de 1996 à 2006, portent sur les 4 semaines précédant et suivant le changement d'heure du printemps et de l'automne : 1296 accidents survenus dans les deux heures suivant le lever du soleil ou les 4 heures précédant son coucher, dont 282 mortels, ont été étudiés. Une hausse significative du nombre des accidents a été observée pendant les deux semaines suivant le changement d'heure du printemps (ACHED, Association Contre l'Heure d'Eté Double, www.heure-ete.net).

Sujets de bac

Section Philosophie - Illustrez ce propos du peintre Francisco de Goya à l'aide d'exemples portant sur les infrastructures de transports : « le sommeil de la raison engendre des monstres ».

Section Lettres - Commentez cette maxime d'Auguste Comte : « savoir pour prévoir, prévoir pour pouvoir ».

Section Economie - Approuvez-vous cette déclaration de l'économiste Kenneth Boulding : « pour imaginer une croissance infinie sur une planète finie, il faut être fou, ou bien économiste » ?

Section Sciences - Cette réflexion de l'économiste Alfred Sauvy : « la statistique est la forme moderne du mensonge » est-elle justifiée ?

Brèves

Une rue pour les enfants

Pendant les vacances de février 2012, des familles du quartier Montorgueil - Saint-Denis à Paris ont pris l'initiative d'une opération de réappropriation de l'espace public urbain, envahi par les voitures des riverains et visiteurs, les camions de livraisons et les terrasses des cafetiers-restaurateurs.

Le modèle des organisateurs : les opérations « reclaim the street » lancées en Grande-Bretagne en 1994 et à Québec en 2003. Pendant deux dimanches après-midis, la rue Bachaumont a été fermée à la circulation et une centaine d'enfants y a joué à la marelle ou au badminton. Leurs parents sont descendus des immeubles avec leurs chaises pour les regarder ou discuter.

BIEN DIT

✓ Yves Crozet, économiste des transports : « pour inciter les constructeurs à vendre et les ménages à acheter des voitures consommant 2 l/100 km, il faut que l'essence soit à trois euros le litre. Grâce à la hausse du prix des carburants, on a en France des véhicules qui consomment deux fois moins que ceux du parc nord-américain ».

Bêtisier

✗ Pierre Chasseray, délégué général de l'association 40 millions d'automobilistes : « qu'on finance des aménagements de sécurité avec l'argent des PV, passe encore ; mais financer les transports en commun en ponctionnant les automobilistes, je dis non ! On veut faire plaisir à une communauté de bobos parisiennistes qui veulent chasser la voiture et dégoûter les automobilistes de prendre le volant ».

Rectificatif

Suite à une regrettable erreur, nous avons attribué à Bernard Uthurry, vice-président du Conseil régional d'Aquitaine, des propos stupides qu'il n'a jamais tenus (FNAUT Infos n°213). Nous lui présentons toutes nos excuses.

Pollution de l'air

Selon l'Université technique de Berlin, « les fruits et légumes issus des jardins urbains peuvent être, par rapport aux produits des supermarchés, pollués par de multiples métaux lourds, en particulier ceux provenant des zones où le trafic routier est élevé ».

Sortie de (mono)rail

Le tramway sur pneus (TVR) de Caen a de nouveau « déguidé » le 21 février 2013. En janvier 2011, c'est celui de Clermont-Ferrand (Translohr) qui avait connu le même incident.

Obésité

Selon le docteur Charles Courtemanche, économiste de l'Université de Caroline du Nord, l'augmentation de l'obésité dans les années 1990-2000 aux USA est fortement liée au faible prix du carburant ayant entraîné une augmentation des distances parcourues en voiture : augmenter ce prix d'un dollar par gallon permettrait de réduire le taux d'obésité de la population de 10% et d'économiser 11 milliards de dollars.

Le professeur Sheldon Jacobson, du Bureau of Transport Statistics, a mis en évidence une corrélation très précise, de 1995 à 2010, entre le taux d'obésité parmi la population adulte des USA, qui a augmenté de 16% à 28%, et la distance moyenne parcourue par un automobiliste, passée de 11 700 à 13 700 miles.

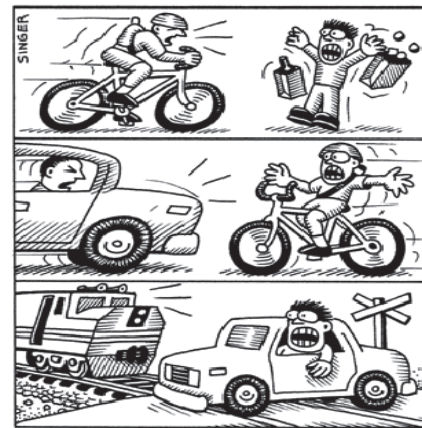


Illustration : Andy Singer

Invasion automobile

Selon un document de la Communauté Urbaine de Lille, le parc de véhicules en stationnement résidentiel sur la voirie publique est passé de 83 800 à 207 600 en 20 ans entre 1987 et 2006 sans qu'aucune mesure n'ait été prise pour limiter cette invasion ! A l'heure de pointe, seul 15% du parc est en circulation dans la Métropole.

Prisonniers pédaleurs

Les prisonniers de Santa Rita do Sapucaí (Brésil) ont obtenu de pouvoir réduire leur peine en échange de coups de pédale écologiques. Pour trois journées d'exercice passées sur les vélos de la prison, reliés à des batteries qui se chargent grâce à des courroies, chaque volontaire est récompensé par une journée de détention en moins par rapport à sa peine prévue. Les batteries, une fois chargées, servent à alimenter la dizaine de lampadaires placés autour de la prison. A terme, l'objectif est de pouvoir éclairer une avenue entière. Les détenus sont motivés par l'enjeu et se sentent utiles, et le directeur de la prison est satisfait qu'ils fassent de l'exercice et perdent du poids.

TOULON : BATAILLE EN COURS

En 1974, Toulon est l'une des dix agglomérations sélectionnées par l'Etat en vue d'y réintroduire le tramway. Un projet élaboré au début des années 1990 pour équiper l'axe Est-Ouest est déclaré d'utilité publique en 2000. Le versement transport des entreprises est majoré en 2004, le projet est adopté en 2005, et une deuxième ligne est même envisagée.

Mais, soumis à une forte pression des automobilistes et des commerçants, Hubert Falco, sénateur-maire UMP de Toulon et président de la communauté d'agglomération Toulon Provence Méditerranée (TPM, 450 000 habitants), décide unilatéralement, en 2006, de renoncer au tramway au bénéfice d'un tramway sur pneus, puis finalement d'un BHNS, et affirme que ce choix est « définitif » alors que Toulon est, parmi les 25 plus grandes agglomérations françaises, une des rares à ne pas être équipée d'un métro ou tramway.

Depuis des années, des associations telles que Toulon Var Déplacements (TVD) et, plus récemment, le Collectif Tramway, membres de la FNAUT, font la promotion du tramway, l'estimant indispensable pour réduire les embouteillages dans la plus polluée de toutes les villes de la région PACA.

Fin 2012, le Tribunal administratif de Toulon, saisi par le Collectif Tramway en 2011, condamne TPM pour avoir passé des marchés publics relatifs au BHNS et conteste le choix du BNHS par TPM, effectué par son bureau et non par le conseil communautaire, et contraire à la DUP et au PDU.

Finalement, en 2012, les associations découvrent par hasard l'existence d'une étude commandée en 2009 par TPM au CERTU et au CETE-Méditerranée pour comparer les capacités, niveaux de service et coûts du tramway et du BHNS. Après avoir dû saisir la CADA, TVD obtient communication de l'étude, dont les conclusions, dissimulées pendant 3 ans, confirment la position du Collectif Tramway : « l'adoption d'un BHNS au lieu d'un tramway pourrait créer des problèmes d'exploitation qui engendreraient des surcoûts et une insatisfaction des usagers » (http://www.tramwaytoulon.com/2009-08_Etude_CETE_Aix.pdf). L'affaire fait la une des médias locaux.

Hubert Falco a alors annoncé, le 7 février 2013, qu'il allait chercher à obtenir une nouvelle DUP, pour le BHNS cette fois-ci. Mais la publication de l'étude CERTU-CETE pèsera lourd : la bataille du tramway se poursuit...

Philippe Cretin, président de la FNAUT PACA

TOURS : UNE SI LONGUE ATTENTE

Le dernier tramway tourangeau disparaît en 1949, la ville avait alors un des plus importants réseaux de France. Dès 1970, une association créée par Jean-Claude Oesinger, qui deviendra l'ADTT (Association pour le Développement du Transport collectif en Touraine), milite pour le retour du tramway.

Dans les années 1990, le maire Jean Royer fait réaliser une grosse étude par Sofratu Via Transports, qui propose un TVR, « Transport sur Voie Réservée », le mot tramway étant alors politiquement incorrect.

En juin 1994, Jean Royer abandonne le projet. La mairie bascule à gauche en 1995 et Jean Germain, nouveau maire, reprend l'idée d'un TCSP sans décider du tracé et encore moins du mode. En 2000, la communauté d'agglomération Tours Plus est créée et, en 2003, le PDU retient une ligne Nord-Sud de TCSP, sans plus de précision. Tours est pourtant un cas d'école pour le tramway : un centre-ville congestionné par la voiture ; un axe lourd de bus sur la grande percée Nord-Sud (Tranchée-Jean-Jaurès-Grammont) ; une étoile ferroviaire riche de 8 branches, toutes exploitées, favorable à l'utilisation du tram-train.

L'ADTT puis la FNAUT régionale essaient de promouvoir un tramway sur rails,

comme dans les villes voisines : Orléans, Le Mans et plus tard Angers.

La municipalité hésite, ne veut pas de fil aérien dans le beau ciel tourangeau, aimerait un bel objet technologique pour l'image de la ville, redoute l'effet du chantier sur le commerce, remodèle la Rue nationale sans dévier les réseaux, évoque l'importance de la dette urbaine. L'APS (alimentation par le sol) du tramway bordelais finira par convaincre le maire, qui deviendra alors porteur d'un vrai projet de tramway fer à condition que l'APS soit installée en centre-ville sur 1,8 km. L'agglomération, réticente aux grands travaux, vote consensuellement un projet de tramway, la DUP est obtenue en juillet 2010 malgré des recours (riverains, écologistes, opposition politique) et les travaux démarrent début 2011.

Le 31 août 2013, 19 ans après l'abandon du TVR par Jean Royer, une ligne de 15 km sera inaugurée : elle reliera le Nord de la ville à Joué-les-Tours, les véhicules Citadis auront un design spécifique, des œuvres d'art de Buren jalonnent la ligne : Tours aura attendu bien longtemps mais aura « son » très beau tramway ! Une deuxième ligne est à l'étude, mais le sujet est gelé jusqu'aux élections municipales.

Jean-François Troin, président de l'ADTT

Activités de la FNAUT

- François Jeannin a participé à la réunion annuelle de la Commission des Comptes Transport de la Nation.
- Jean Sivardière et Jean Lenoir ont été consultés par François Tainturier, directeur du développement de RFF, sur la modernisation du réseau classique.
- Jean Lenoir et Marc Debrincat ont rencontré Christophe Fanichet, directeur des trains Intercités à la SNCF.
- Jean Sivardière a présenté à Claude Chéreau, président de la « Commission du dialogue » le point de vue de la FNAUT sur le projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes. Il s'est entretenu avec Michel Massoni (CGEDD), coauteur d'un rapport sur le projet de canal Seine-Nord.
- Jean Lenoir et Marc Debrincat ont été nommés membres du Haut Comité de la Qualité de Service dans les Transports. Anne-Sophie Trcera et Gilles Laurent sont leurs suppléants.
- Jean Lenoir et Jean-Paul Jacquot ont rencontré Jean-Eric Paquet, directeur du réseau européen de mobilité à la Commission européenne, au sujet de la gouvernance du système ferroviaire.
- Jean Lenoir et Marc Debrincat ont été reçus par l'autorité de la concurrence sur le projet de création de lignes régulières d'autocars à longue distance.

« La biomasse, énergie d'avenir ? »

Les énergies fossiles doivent peu à peu être remplacées. La biomasse pourra-t-elle participer à cette transition énergétique et satisfaire les besoins croissants de l'humanité en énergie, en particulier dans les transports ? Hervé Bichat et Paul Mathis, ingénieurs agronomes, répondent à cette question. Collection Enjeux et sciences, éditions Quae, 232 pages, 16 euros.

Archives

Les anciens numéros de FNAUT Infos peuvent être consultés et téléchargés (à partir du numéro 80, janvier 2000) sur le site internet de la FNAUT : www.fnaut.fr.

Le site fournit également les textes de nos communiqués et conférences de presse, ainsi que des informations sur les études et expertises de la FNAUT.

fnaut infos- Bulletin mensuel d'information

Directeur de publication : Jean Sivardière
CPPAP n° 0913 G 88319 - Dépôt légal n°215
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° Pernetty

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

Un gâchis ?

Une nouvelle manifestation a eu lieu fin mars, près d'Agen, contre le projet de LGV Bordeaux-Toulouse, pour dénoncer un « gâchis environnemental et financier ». Un jugement sommaire !

Toulouse est, avec Nice, la seule métropole française (1 200 000 habitants dans l'aire urbaine, la 4ème de France) à se trouver à plus de 5 h de Paris par le train. Le temps de parcours Paris-Toulouse restera supérieur à 4 h après l'ouverture de la LGV Tours-Bordeaux en 2017. La LGV Bordeaux-Toulouse permettra de gagner une heure, et non... « quelques minutes ».

Or Paris-Toulouse est le premier marché aérien métropolitain (plus de 3 millions de passagers par an) que le TGV est susceptible de réduire au moins de moitié, quelques trains remplaçant alors des dizaines d'avions. Et l'avion émet 36 fois plus de gaz à effet de serre que le TGV par voyageur.km. En ramenant à 1 h le temps de parcours Bordeaux-Toulouse, la LGV permettra aussi au train de concurrencer la voiture (qui émet 16 fois plus de gaz à effet de serre que le TGV).

Mais les opposants aux LGV ne s'attardent pas à ces détails. Ils dénoncent globalement tous les « grands projets inutiles » (GPI) - cela évite de réfléchir - et les diabolisent au lieu de se focaliser sur les « grands projets vraiment inutiles » (GPVI).

Ils combattent indistinctement la LGV Poitiers-Limoges, un GPVI au même titre que NDDL, et la LGV Bordeaux-Toulouse ou le projet Lyon-Turin.

Mais on ne les entend ni sur les projets routiers qui verraient le jour si le Lyon-Turin était abandonné, ni sur le canal Seine-Nord, un autre GPVI.

Un événement récent devrait pourtant les amener à s'interroger : le préfet de la région Midi-Pyrénées vient de tirer un trait sur le projet de nouvel aéroport toulousain, un des arguments mis en avant étant... une prochaine desserte TGV Paris-Toulouse en 3 heures.

S'ils veulent rester crédibles dans leur opposition aux GPVI, les défenseurs de l'environnement doivent examiner les grands projets au cas par cas et avoir une vision globale de la politique des transports. Faute de quoi les décideurs considèrent qu'ils sont « contre tout » et ne les écoutent pas.

Jean Sivardière ■

NOTRE-DAME-DES-LANDES : UN GRAND PROJET VRAIMENT INUTILE



Cbaïne humaine contre l'aéroport

On assiste aujourd'hui à l'émergence d'un mouvement d'opposition aux « Grands Projets Inutiles » (GPI). Souvent, ces projets ruineux et gros consommateurs d'espace ne sont défendus que par des élus locaux aussi insensibles à la qualité de l'environnement qu'à la rentabilité économique, et surtout soucieux de marquer leur territoire : grands stades, luna-parks, centres commerciaux,... et, bien sûr, grandes infrastructures de transport. Notre-Dame-des-Landes (NDDL) en est un exemple caractéristique que le gouvernement s'acharne à imposer, au risque de décrédibiliser toutes ses déclarations relatives à la protection de la biodiversité, à la transition énergétique et aux économies d'argent public. Mais les opposants aux GPI auraient tort de condamner tous les grands projets (voir l'éditorial).

Dès 2001 puis de manière répétée, la FNAUT a exprimé sans la moindre ambiguïté son opposition au projet de nouvel aéroport de Notre-Dame-des-Landes (NDDL) destiné à remplacer l'aéroport existant de Nantes-Atlantique (NA) (FNAUT Infos n°94, 114, 158, 182, 194, 200, 202, 211, 213, 214). Accusée récemment par les présidents des conseils régionaux des pays de la Loire et de Bretagne d'avoir changé d'avis sur ce sujet, elle réaffirme ici son opposition constante et déterminée.

La FNAUT considère que NDDL est un projet bâti sur des arguments très contestables voire mensongers, sur des rêveries et sur l'ignorance de graves risques environnementaux et financiers.

Deux aspects du dossier ne sont pas abordés ici : le processus de décision, qui n'a pas respecté les procédures légales (la Commission européenne et le Parlement européen ont réagi) et au cours desquelles les citoyens n'ont jamais eu à choisir entre plusieurs alternatives étu-

diées avec les mêmes exigences ; l'impact sur les activités agricoles et l'environnement naturel (biodiversité, espèces protégées), la FNAUT n'ayant pas de compétence particulière dans ce domaine.

Le maintien contre tout bon sens du projet par le Premier ministre, soutenu par le Chef de l'Etat (l'Ayraulport est devenu « Notre-Dame-de-Hollande »), est incompréhensible. Des critiques de plus en plus nombreuses s'expriment en effet dans des milieux très divers (voir page 4 et 5) : environnementalistes qui ne se laissent pas abuser par le verdissement du projet par ses promoteurs (« un aéroport HQE intégré dans la trame bocagère existante »), écologistes, professionnels de l'aviation, anciens hauts fonctionnaires, économistes, élus et chefs d'entreprises de la région Pays de la Loire, camarades de promotion du Chef de l'Etat, OCDE, militants du PS et, plus généralement, citoyens soucieux de l'avenir de la planète et d'une gestion rigoureuse de l'argent public.

DOSSIER

NDDL : DES ARGUMENTS TRÈS CONTESTABLES

L'aéroport actuel est dangereux.

Cette affirmation ridicule a été démentie par plusieurs pilotes professionnels : s'il en était ainsi, comment peut-on imaginer que la DGAC et les syndicats de pilotes ne s'en soient jamais préoccupés ? Bien des aéroports, en France et en Europe, sont implantés à proximité immédiate de villes, et ces villes sont survolées par de nombreux avions. Il peut arriver que les mouvements d'avions soient gênés par les conditions climatiques locales, mais c'est le cas sur tous les aéroports et les techniques modernes de navigation aérienne permettent de s'en affranchir.

Réduire les nuisances sonores de l'aéroport NA est impossible.

Les avions modernes sont moins bruyants que ceux de la génération précédente, et des nuisances sonores bien plus fortes qu'à Nantes sont malheureusement observées ailleurs (à Toulouse-Blagnac en particulier, qui accueille 80% de mouvements de plus que NA). On peut cependant jouer sur les procédures de vol, transférer des vols à courte et moyenne distance sur le rail voire réorienter la piste de NA.

L'aéroport de NA est saturé.

Faux : bien des aéroports équipés d'une seule piste (Genève, 14 millions de passagers par an ; Gatwick, 35 millions) assurent un trafic très supérieur à celui de NA (3,5 millions de passagers en 2012). Et si la saturation évoquée par les promoteurs de NDDL concerne l'aérogare ou les parkings, différentes dispositions sont envisageables : extension/reconstruction de l'aérogare, accroissement du nombre de voyageurs arrivant en transport collectif, parking silo, ... qui seraient tout de même plus simples et moins coûteuses que la construction d'un nouvel aéroport.

Il est exact que le nombre de passagers utilisant NA augmente sensiblement, mais comme l'emport moyen augmente lui aussi, le nombre de mouvements d'avions n'augmente pas dans les mêmes proportions : or c'est de ce paramètre que dépendent une éventuelle saturation de la piste et le bruit (la confusion entre nombre de passagers et nombre de mouvements d'avions est fréquente : ainsi, à Orly, c'est, contre tout bon sens, le nombre de passagers et non celui des mouvements d'avions qui a été contingenté pour y limiter le bruit).

9 millions de passagers en 2050.

Il faut se méfier des prévisions de trafic à long terme. Elles ne tiennent pas compte du programme des LGV, en particulier de l'amélioration prévue des liaisons avec les aéroports parisiens, où l'on dispose bien souvent de vols plus variés, moins chers et plus fréquents. Elles sont basées également sur une poursuite de la croissance économique et sur une baisse continue du coût du transport aérien. Or, si une telle baisse a été constatée avec l'irruption des compagnies à bas coût, les gains de productivité potentiels sont maintenant plus limités alors que les facteurs d'élévation de coût se font plus prégnants.

Selon l'étude réalisée en 2006 pour l'enquête d'utilité publique, le trafic de NDDL devait continuer à croître rapidement jusqu'en 2050, mais le prix du baril était supposé rester compris entre 60 et 80 dollars alors qu'il est déjà de 100 dollars et, suivant le scénario de référence de l'Agence Internationale de l'Énergie, devrait atteindre 160 dollars à cette date. Qu'en sera-t-il alors du trafic réel ? Le coût du carburant représente déjà 30% du prix d'un billet d'avion Air France et 45% du prix d'un billet d'une compagnie à bas coûts.

Des rêveries

Le nouvel aéroport sera desservi par une ligne nouvelle Rennes-Nantes.

Ce projet n'a aucune chance de voir le jour avant longtemps en raison de son coût, de l'ordre du milliard d'euros. Tout le monde sait en effet que des projets plus importants inscrits au SNIT devront être éliminés ou reportés aux calendes, y compris des projets d'importance nationale, et que les régions sont exsangues financièrement.

Le nouvel aéroport ouvrira le Grand Ouest sur le monde.

Il n'offrira jamais de vols quotidiens directs pour New-York, Pékin, Rio, ... Une variété de vols internationaux ne peut être offerte que sur un hub tel que Roissy, Londres, Francfort ou Dubai.

À Lyon – Saint-Exupéry, on n'a jamais réussi à pérenniser une desserte Lyon – New-York, alors que la zone de chalandise, qui s'étend sur les régions Rhône-Alpes, Auvergne et une large partie de PACA, est bien plus peuplée que le Grand Ouest.

La tendance pour les vols longs-courriers est d'augmenter la taille des avions pour diminuer les coûts par siège, ce qui favorise les plateformes importantes. Or NA n'est que le 10ème aéroport français alors que Lyon est le 4ème.

Notre Dame des Landes créera des emplois.

On justifie ainsi, sans preuves, tous les grands projets, puis on déchant.

Des risques sous-estimés

La création de NDDL permettra de libérer de l'espace, de densifier la ville et d'enrayer l'étalement urbain.

Elle induirait directement un important trafic routier, comme le prouvent les 7 500 places de parking prévues autour de l'aéroport. Les promoteurs de NDDL oublient aussi que les nouvelles infrastructures routières provoqueraient inévitablement, outre une artificialisation accélérée des sols, un étalement urbain et une induction renforcée de trafic routier. L'expérience montre en effet que les aéroports provoquent toujours un déplacement des activités économiques dans leur voisinage : lors de sa création, l'aéroport de Roissy était entouré d'un désert économique.

NDDL sera un aéroport de « haute qualité environnementale ».

Cette présentation est incongrue. Aux dégâts environnementaux locaux s'ajouteraient des risques globaux. Comme cela avait été affirmé il y a quelques années par l'Institut Français de l'Environnement (IFEN) et a été confirmé récemment par Jacques Pavau, la contribution de l'avion à l'effet de serre est deux fois plus élevée que celle due à la seule émission de CO2.

Il faut tenir compte en effet des phénomènes induits par le vol en haute altitude : émissions d'oxydes d'azote, traînées de condensation influençant la nébulosité (formation de cirrus) et émissions d'aérosols (sulfates et suies) qui modifient l'ampleur et les propriétés de la couverture nuageuse (cirrus), aussi bien dans les couloirs aériens qu'en dehors, car les aérosols se dispersent dans l'atmosphère.

NDDL coûtera peu aux collectivités territoriales grâce à la DSP.

Le coût global annoncé de l'aéroport est sous-estimé. Il faut logiquement lui ajouter le coût des accès routiers (son accès pour les Vendéens exigera à terme de lourds travaux routiers tels qu'un nouveau pont sur l'estuaire de la Loire) et d'une desserte dédiée de l'aéroport par tram-train (infrastructure, matériel roulant et subvention de fonctionnement, indispensable compte tenu de la faiblesse de la fréquentation), sans oublier le coût du maintien de l'aéroport actuel.

D'autre part, afin de rembourser l'investissement, les redevances (taxes aéroportuaires, péages de parkings, loyers commerciaux) à NDDL seraient plus élevées qu'à NA, d'où des surcoûts pour les usagers et une moindre attractivité pour les compagnies à bas coût qui sont à l'origine de la croissance du trafic.

La « commission du dialogue », mise en place par le gouvernement et présidée par Claude Chéreau, a auditionné la FNAUT Pays de la Loire et reçu une contribution de la FNAUT nationale. Tout en soulignant que les coûts de réaménagement de l'aéroport existant de NA, avec ou sans réorientation de la piste, auraient dû être précisés, et que la desserte de NDDL par transport collectif devait être clarifiée, elle a, comme prévu, confirmé l'utilité de NDDL. Certes elle a reconnu que l'aéroport NA n'est pas saturé aujourd'hui mais, « comme le trafic va continuer à croître », elle a affirmé péremptoirement que NA sera saturé dans 5 ans : on se demande en vertu de quelle compétence.

Le comité scientifique mis en place par le gouvernement a également reconnu que les opposants à NDDL ne racontent pas que des bêtises. Il n'a pas validé la méthode de compensation des dégâts environnementaux proposée par Vinci, le concessionnaire de NDDL. Il a estimé que les enjeux environnementaux ont été sous-estimés par Vinci et recommandé de nouvelles études sur l'état initial du site de NDDL.

Quant à la commission agricole, elle a suggéré une réduction de l'emprise de NDDL.

Enfin le Conseil national de protection de la nature (CNP) a demandé des inventaires complémentaires des espèces « sur au moins deux ans ».

Cette accumulation de critiques va évidemment retarder l'ouverture des travaux. Mais il semble qu'elle n'ébranle pas les certitudes des promoteurs de NDDL, dont l'entêtement est de plus en plus incompréhensible...

Prévisions de trafic

Jacques Pavaux, ancien directeur général de l'Institut du Transport Aérien, a démontré que les modèles traditionnels construits sur des séries chronologiques de données passées surestiment grossièrement les trafics aériens à long terme. Une raison tient à l'évolution des habitudes de consommation et des autres facteurs socio-économiques que les modèles traditionnels sont évidemment incapables de prendre en compte.

Le modèle développé par Jacques Pavaux, connu pour sa fiabilité, est basé sur l'analyse du taux de pénétration du transport aérien dans la population (pourcentage que représentent, dans cette population, les individus qui ont pris au moins une fois l'avion durant la dernière année). Ce taux évolue, en longue période, comme une fonction logistique du temps (représentée par une courbe en S).

CONCLUSIONS ET PROPOSITIONS DE LA FNAUT

L'aéroport existant NA, dont la qualité est reconnue par tous les professionnels, n'est ni dangereux ni saturé, et on peut en réduire les nuisances sonores. Son accessibilité peut être améliorée, pour un coût modeste, par une desserte par transport ferré.

Les conséquences environnementales de la construction du nouvel aéroport seraient graves : artificialisation de terres agricoles, induction d'un trafic routier important, encouragement à l'urbanisation périphérique diffuse.

Les prévisions de trafic ne sont pas réalistes et il est illusoire d'espérer que le nouvel aéroport offre des relations intercontinentales permettant d'ouvrir le Grand Ouest sur le monde.

Enfin, la réalisation de NDDL implique des coûts immédiats non comptabilisés (accès routiers, desserte par car puis par tram-train) et, à plus long terme, des risques financiers pour la collectivité.

En résumé, ce gaspillage est contradictoire avec la « transition écologique » et la préservation de la biodiversité souhaitées par le gouvernement, et avec l'obligation d'économiser l'argent public et de prioriser l'amélioration des déplacements de la vie quotidienne.

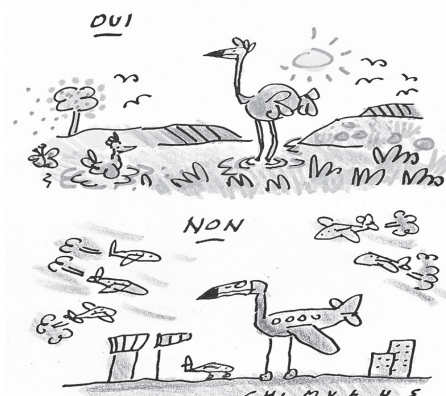
Il convient donc d'abandonner ce projet, comme l'ont été, sans drame, le troisième aéroport parisien, le nouvel aéroport du Var, les canaux Rhin-Rhône et Seine-Est, les autoroutes Grenoble-Sisteron, Ambérieu-Bourgoin et Thonon-Annemasse, le tunnel routier du Mercantour, la rocade nord de Grenoble et, tout récemment, le deuxième aéroport de Toulouse...

Des actions sont cependant nécessaires pour maîtriser la demande de transport aérien à Nantes et en réduire les impacts négatifs.

1 – Améliorer le fonctionnement de l'aéroport NA afin de réduire ses nuisances : interdire les vols de nuit, mieux répartir les atterrissages par le nord et par le sud ; éventuellement, réorienter la piste pour réduire fortement le nombre des habitants impactés ; reporter les vols charters sur les aéroports voisins (Saint-Nazaire...). Aménager un accès par la voie ferrée qui passe à 200 m de l'aérogare et mettre en place une desserte par tram, tram-train ou TER entre l'aéroport et la ville ; créer de nouvelles dessertes routières de NA, pour soulager les parkings, avant d'envisager la construction de parkings silos. Agrandir ou reconstruire l'aérogare pour répondre aux besoins du court/ moyen terme prévisibles, aux meilleures normes environnementales.

2 – Améliorer l'accès ferroviaire du Grand Ouest aux vols intercontinentaux disponibles à Orly et Roissy (une proposition déjà avancée par la FNAUT en 2001), ce qui suppose une modernisation rapide de la grande ceinture parisienne entre Massy et Valenton pour fluidifier le trafic des TGV diamétraux, puis la construction d'une interconnexion sud, ligne nouvelle de 30 km environ comprenant une gare à Orly.

NOTRE DAME DES LANDES



Le coût de cette ligne nouvelle peut être fortement réduit (le projet RFF consistant à relier Massy à Sénart pour un coût de 3 milliards d'euros, comprenant une gare-cathédrale à Orly et un tunnel de 25 km sous la forêt de Sénart, est aberrant). Dans un premier temps, on peut mettre en place une liaison routière améliorée Massy TGV-Orly.

L'objectif ne doit pas être de drainer la clientèle de l'Ouest vers les aéroports parisiens, mais de supprimer les vols de rabattement sur les vols long-courriers. De nombreuses compagnies aériennes utilisent déjà le TGV pour le pré- ou le post-acheminement de leurs clients. Air France vient ainsi de basculer sur le TGV sa ligne déficitaire Strasbourg-Roissy en réservant 95 000 places par an dans les TGV pour ses passagers, ce qui contribuera à rentabiliser le TGV Est.

3 – Améliorer les relations ferroviaires entre Nantes et Rennes d'une part, les autres grandes villes françaises d'autre part, qu'il s'agisse de relations par trains classiques (Nantes-Bordeaux par exemple) ou par TGV intersecteurs (voir FNAUT Infos n°200 et le document très précis élaboré par la FNAUT Pays de la Loire : « Investir dans le ferroviaire pour réduire le nombre de vols entre Nantes et les villes françaises »).

Des investissements ciblés permettraient de réduire significativement le nombre de vols à courte et moyenne distance (jusqu'à 800 km) au profit du train, ce qui réduirait la consommation d'énergie et les pollutions, tout en desservant les territoires intermédiaires.

Sondage

Que souhaitent les Bretons en matière de grands chantiers ? Selon un sondage BVA sur les travaux publics, c'est une LGV les rapprochant de Paris qui arrive en première position (projet cité par 85% des sondés et jugé essentiel par 17% d'entre eux), devant le parc éolien marin en baie de Saint-Brieuc (80%, 13%), le passage à 2x2 voies de la RN164 (75%, 8%), la deuxième ligne de métro de Rennes (72%, 6%). L'aéroport de Notre-Dame-des-Landes (47%, 4%) arrive en dernière position...

CHRONIQUE DE L'AYRAULTPORT : UNE ACCUMULATION DE CRITIQUES RATIONNELLES



• Dans une lettre ouverte à François Hollande, son ancien condisciple à Sciences Po, **Jean-Marie Ravier**, PDG de l'entreprise Mécan'outil implantée à Ancenis, explique que « l'Ayraulport ne sera pas rentable » et critique au passage l'aveuglement de la CCI de Nantes, pilier historique du projet.

Selon lui, l'aéroport actuel de NA, totalement amorti, attire les compagnies à bas coûts par ses faibles taxes aéroportuaires. Ces taxes seront bien plus élevées à NDDL, le prix des billets d'avion augmentera de 20 euros par aller-retour (pour un prix actuel de 100 euros sur Nantes-Marseille). Les compagnies iront donc s'établir à Angers ou Rennes, et le trafic annuel de NDDL redescendra à moins de 3 millions de voyageurs, d'où impossibilité de couvrir les frais d'exploitation d'un aéroport surdimensionné et de rembourser les emprunts ! Et il en résultera une perte d'attractivité pour les entreprises régionales et le tourisme.

Les avions les plus bruyants sont peu à peu retirés du service et, par suite, le bruit des avions modernes ne menace en rien l'urbanisation de l'Île de Nantes. Une desserte ferroviaire de NA est possible en prolongeant de 1 500 m une ligne de tramway existante.

Conclusion : l'aéroport existant est excellent, il est très compétitif et bénéficie de réserves foncières importantes.

• Après avoir été reçu par François Hollande fin janvier, **Nicolas Hulot**, son « envoyé spécial pour la préservation de la planète », a affirmé à l'Express que le président était « embarrassé » par le projet NDDL : « je ne suis pas certain que le président soit convaincu de la pertinence du projet, mais il ne peut pas désavouer son Premier ministre. Nous avons en France un déficit démocratique, nous ne savons pas organiser des débats publics dignes de ce nom. Les terres agricoles deviennent rares ; avant de les sacrifier, il faut analyser le bénéfice social et économique ; à NDDL, ce bénéfice est plus que discutable ».

Fureur des élus ! Philippe Grosvalet, président PS du Conseil général de la Loire-Atlantique : « vous avez construit votre succès en montrant aux téléspectateurs les beautés de la planète ; prétendez-vous aujourd'hui les dissuader de prendre l'avion pour les découvrir ? »

• Pour **Dominique Voynet** : « NDDL est une sottise et ne se fera pas ».

• Dans sa récente étude économique sur la France, l'OCDE affirme que « des projets prestigieux, stades ou aéroports régionaux, risquent de représenter une charge pour les générations futures ».

• Autre lettre ouverte à François Hollande, celle de **Thierry Masson**, commandant de bord chez Air France :

« La sécurité de NA satisfait les normes de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale. Le ministère des Transports et la DGAC ont classé l'aéroport en catégorie A. De quoi faire taire définitivement ses détracteurs, qui arguent maladroitement d'une nécessité absolue de transfert. Si dangerosité potentielle il y avait, le principe de précaution imposerait de suspendre sine die l'activité de NA.

La croissance du trafic de NA est certes constante. Mais c'est le nombre de mouvements d'avions qui compte. A Nantes, ce nombre est stable, environ 50 000 mouvements de vols commerciaux par an. L'augmentation du nombre de passagers provient d'un meilleur emport moyen (75 passagers, quand la moyenne nationale est de 90).

Un aéroport répond toujours à un besoin mais ne génère pas ce besoin. Tous les experts indiquent qu'il y aura une croissance forte du transport aérien, mais résolument limitée à la Chine, à l'Inde et au Moyen Orient, peu ou pas sur le continent nord-américain et encore moins en Europe.

A l'heure actuelle, toutes les compagnies aériennes réduisent leurs effectifs et leurs moyens matériels. Elles fusionnent et se recentrent sur des plateformes uniques, dans toutes les capitales européennes. Quelle que soit l'attractivité du Grand Ouest, qui va parier sur des vols vers Los-Angeles, Singapour, Sydney ou Dubaï ?

Un aéroport nouveau ne génère jamais une économie nouvelle, surtout lorsque l'outil existe déjà et reste sous-utilisé. Une efficacité optimisée permettrait de ne pas gaspiller des ressources financières et foncières colossales.

Il est urgent de décréter un moratoire et de revisiter les demandes et perspectives du marché potentiel, les besoins et demandes des compagnies aériennes ».

• L'économiste **Alain Grandjean** (cabinet Carbone4) critique lui aussi le projet d'aéroport NDDL.

« Dans l'étude de 2006 réalisée pour l'enquête d'utilité publique, le trafic de NDDL est supposé croissant jusqu'en 2050, le PIB croissant dans une fourchette 1,9%-2,4%, le prix du baril se tenant dans une fourchette 60-80 dollars alors qu'il est déjà de 100 dollars !

S'il faut investir aujourd'hui, c'est dans les économies d'énergie, pour réduire notre dépendance au pétrole. Or un nouvel aéroport n'a de sens que si le trafic aérien croît.

Plus de 2000 ha de terrains agricoles et de zones humides vont être sacrifiés au bitume et au béton, alors que nous devons en finir avec l'érosion de la biodiversité et l'artificialisation des sols. L'avenir est à l'agriculture maraîchère de qualité et de proximité. »

• **Jean Gadrey**, professeur émérite d'économie à l'université de Lille, est aussi sévère : « tout est à jeter dans ce projet démesuré et destructeur, qui est né en 1963, à l'époque du Concorde. Un projet auquel Jean-Marc Ayrault veut, depuis les années 1990, voir son nom attaché. Veut-il entrer dans l'histoire à reculons en imposant un projet largement rejeté ? Il existe d'autres façons de marquer son temps. Ce sera, dit-on, un aéroport écologique : cela me fait penser à Rama Yade, alors secrétaire d'État aux sports, qui voulait promouvoir un circuit de Formule 1 vert... ».

• **Gérard Lahellec**, vice-président du Conseil régional de Bretagne, affirme que « le grand projet structurant de la décennie est celui de la réalisation du plan ferroviaire breton consistant à mettre la pointe bretonne à 3 heures de Paris et à diffuser la modernité liée à cette réalisation à tout le territoire régional et à toute la population ». Il vante la virgule de Sablé (sans citer la FNAUT qui en a eu l'idée). Jusqu'ici, tout va bien. Mais, selon lui, le désenclavement du Grand Ouest, « qui s'est transformé peu à peu en foyer de croissance de dimension européenne », passe aussi par la réalisation de NDDL et de la LGV Rennes-NDDL-Nantes (dont il n'explique pas comment elle pourrait être financée).

M. Lahellec manque de cohérence : dès lors que la LGV Le Mans-Rennes doit être mise en service en 2016, « l'ouverture du Grand Ouest sur le monde » passe par un meilleur accès à Orly et Roissy, où le voyageur peut trouver une panoplie de vols intercontinentaux que n'offrira jamais NDDL, donc par la modernisation, prévue depuis des années, de la ligne francilienne Massy-Valenton qui fiabiliserait la circulation des TGV diamétraux.

● **Henri-Michel Comet**, préfet de région, prend position sur un projet de transfert d'un aéroport profondément enclavé dans une agglomération en pleine croissance démographique :

« de nombreuses études ont été menées entre 2000 et 2006, mais de nouveaux éléments doivent être pris en compte ; le trafic de l'aéroport existant est passé de 5 en 2001 à 7 millions de passagers, mais l'import s'est accru de 61 à 83 d'où un nombre de mouvements moins important que prévu ; on a restreint les vols de nuit et les avions de nouvelle génération ont de meilleures performances acoustiques ; enfin le projet de LGV se poursuit normalement ».

Au total, « aucune relance d'une réflexion sur un nouveau site aéroportuaire n'est aujourd'hui justifiée ».

Il est préfet de la région Midi-Pyrénées et l'aéroport existant dont il parle est celui de Toulouse-Blagnac...

● Quant à **Pierre Bousquet** de Florian, préfet de la région Languedoc-Roussillon, il affirme, à propos de l'aéroport de Montpellier : « le fait que l'aéroport ne soit pas dans le périmètre de l'agglomération est une faiblesse, à la fois pour l'aéroport et pour l'agglomération » (la Lettre de M).

● **Alain Juppé**, maire de Bordeaux, a annoncé fin mars que la ligne A du tramway sera prolongée jusqu'à l'aéroport de Mérignac.

● **Jean-Paul Bachy**, président PS du Conseil Régional de Champagne-Ardenne : « j'ai du mal à comprendre qu'on dépense des centaines de millions d'euros et qu'on mette une région à feu et à sang pour construire en Pays de la Loire un aéroport de déconcentration de l'Ile-de-France alors qu'il existe à 170 km de Paris un aéroport ultra-moderne pour le fret et les passagers, Vatry ».

● **Arnaud Montebourg**, ministre du Redressement productif : « cet aéroport de NDDL, tout le monde s'en fout ».

● **Jean-Pierre Dubreuil**, créateur de Regional Airlines puis d'Air Caraïbes : « on est parti sur une mauvaise analyse, qui n'a pas été réactualisée, et on n'a pas associé les professionnels de l'aviation. En 1990, NA connaissait une croissance à deux chiffres mais on n'a pas vu que le métier a considérablement évolué. Les compagnies majeures ont constitué des plateformes de correspondances à Paris, Bruxelles, Francfort ; sur le moyen-courrier, les low-costs ont pris l'avantage et changé la donne.

Quitter NA serait une erreur : sa proximité à Nantes et au sud-Loire est un atout qu'on ne retrouvera pas à NDDL. NDDL sera un aéroport européen et c'est tout : on y aura les mêmes destinations qu'aujourd'hui. Rennes gardera son propre aéroport ».

● **France 3 Pays-de-Loire**, société largement financée par la région, prend ouvertement parti pour les pro-NDDL.

● Selon le **WWF**, NDDL est « une offense à la biodiversité nationale ». L'ONG souligne « le risque d'inondation que peut entraîner le projet sur les villages alentours » et demande des études complémentaires.

● Selon **Laure Pascarel** et **Nicolas Pagnier**, membres du Conseil national du PS, ainsi que **Fabienne Bidou** et **Denis Vicherat**, membres du mouvement socialiste Utopia : « NDDL est désormais le symbole de la résistance à un modèle de développement que beaucoup jugent inadapté aux enjeux actuels ; affirmer que la population locale serait pour ce projet sous prétexte qu'une majorité des élus régionaux le sont n'est que pure spéculation ; à l'intérieur même du PS et encore plus particulièrement en Loire-Atlantique, règne une omertà sur NDDL ; évoquer ce sujet tabou suscite immédiatement la suspicion ; les porteurs du projet en sont réduits à recruter des lobbyistes et à acheter des pages de publicité dans la presse où les opposants sont caricaturés comme menant une lutte idéologique contre le progrès, le développement et la croissance de nos territoires ».

● **Gaël Slimane**, directeur général adjoint de l'institut BVA-Opinions : « NDDL est une sacrée épine dans le pied du gouvernement ; c'est un non-sujet pour l'immense majorité des Français mais l'autorité de l'Etat est en cause ; si les occupants du site ne sont pas expulsés, le gouvernement sera accusé de faiblesse et s'ils sont expulsés, il se fâchera avec ses alliés écologistes et une partie de l'opinion ».

● Selon **Laurence Rossignol**, secrétaire à l'environnement du PS : « la crise est celle d'un modèle à bout de souffle qui épuise les ressources de la Planète ». Mais elle ne répond rien quand on l'interroge sur NDDL.

● Un **internaute** : « sans liaison directe avec les USA et la Chine, NDDL ne servira à rien, allons à Roissy en TGV ; seules quelques destinations nouvelles soleil ou low-cost sont susceptibles d'ou-

vrir à NDDL ; si on veut créer des emplois, on peut choisir la rénovation urbaine ou l'isolation des logements, quels emplois a-t-on créé à Angers ou Tours par un bel aéroport tout neuf ? »

● **Patrick Warin**, camarade de promotion de François Hollande à l'ENA :

« ce sont les opposants à NDDL qui incarnent la modernité et l'ouverture au 21^{ème} siècle. Qui peut croire que les opérateurs aériens vont desservir le Grand Ouest alors que leur modèle économique est de ramener les passagers vers quelques hubs majeurs par des avions qui relient Nantes à Orly, Roissy, Francfort, Londres, Amsterdam ou Madrid ? A partir de ces plateformes, ils visent un remplissage maximum de très gros porteurs économes en carburant.

Sauf mégalomanie ridicule, qui peut croire qu'un Grand Ouest aujourd'hui déjà bien relié par TGV aux plateformes parisiennes a besoin d'un équipement nouveau, coûteux, détruisant des hectares de terres agricoles ?

Nantes a déjà deux aéroports qui figurent dans les codes internationaux de l'IATA : NA dont le trafic croît sans que cela justifie un transfert coûteux et... la gare SNCF, utilisée dans la tarification aérienne pour acheminer par TGV les passagers vers Orly et Roissy ».

● Selon les **opposants à NDDL**, les observations des scientifiques et du CNPN vont beaucoup intéresser la Commission Européenne. Celle-ci s'est auto-saisie du dossier de l'aéroport, qui pourrait présenter plusieurs violations des directives européennes. La Commission des Pétitions du Parlement Européen s'est également saisie du dossier et pourrait le transmettre à la Cour Européenne de Justice.

● Le **Collectif d'Elus opposés au projet d'aéroport** (<http://aeroportnddl.fr>), qui a financé l'étude de CE Delft, critique la note de la DGAC justifiant le montant des bénéfices économiques attendus de NDDL (911 millions d'euros sur 30 ans) liés aux gains de temps obtenus en évitant des correspondances aériennes à Paris grâce à une offre enrichie sur NDDL.

Fuite en avant

Le projet, soutenu par l'Etat, deux conseils régionaux, 7 conseils généraux et 4 intercommunalités, n'a jamais été comparé sérieusement à d'autres solutions et il est bâti sur des hypothèses fausses, comme l'a montré l'étude menée en 2011 par le cabinet néerlandais CE Delft (FNAUT Infos n°202).

On ne rassemble jamais les différents coûts de l'opération : investissement (aéroport lui-même, coûts de transfert, accès routiers, accès ferroviaire et matériel roulant) et fonctionnement (les deux aéroports, le service de transport public,...) (FNAUT Infos n°211). Et comment peut-on faire croire que l'on va limiter l'étalement urbain en expédiant à la campagne un aéroport dont les voyageurs et les employés sont actuellement en majorité proches, et qui est d'accès très facile depuis l'agglomération et les départements voisins ? »

Arrêtons donc tout le processus pour réfléchir enfin et prendre en compte les contraintes émergentes : raréfaction des hydrocarbures, pénurie de terres agricoles, pollution de l'atmosphère, évolution climatique inquiétante.

Dominique Romann, FNAUT Pays de la Loire

La Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer (Ministère de l'Écologie) a confié à la FNAUT, en 2012, une étude sur les attentes des voyageurs en matière de qualité de service. L'étude a été menée par Marc Debrincat, Jean Lenoir et Anne-Sophie Trcera.

Il est patent que le niveau de satisfaction des usagers, occasionnels et surtout réguliers, des services ferroviaires et de certains services urbains, est faible, particulièrement en Ile-de-France.

Le rôle des usagers

Les voyageurs sont peu associés au choix des critères de qualité de service et des niveaux correspondants d'exigence. Les dispositifs de mesures portent essentiellement sur la ponctualité ou le respect des fréquences, l'information (en situations normale et perturbée) et le confort. Elles devraient porter aussi sur le tracé des lignes, l'adaptation des horaires aux besoins du public, les fréquences, l'amplitude horaire, la capacité des véhicules, la distribution des titres de transport, la tarification, l'intermodalité et le service après-vente.

Il convient de créer des comités de lignes par bassins de lignes pour les liaisons TGV et Intercités, avec une participation systématique de RFF et des régions, afin d'assurer une participation minimale du public aux débats sur la consistance et l'articulation des offres.

De même, en transport urbain, des comités devraient être créés par bassins de lignes ferrées ou structurantes.

Enfin le contrôle de la qualité piloté par les usagers eux-mêmes (voir l'opération « témoins RATP » par exemple, pilotée par l'AUT Ile-de-France) doit être encouragé.

L'offre existante

Une amélioration de l'offre est indispensable à une accélération des transferts de trafic de l'avion et de la voiture sur le transport collectif urbain, routier et ferroviaire.

Les attentes des voyageurs portent principalement sur 4 paramètres :

- la restauration de la ponctualité et de la fiabilité du transport ferroviaire ;
- la densité des dessertes urbaines ;
- l'information en temps réel ;
- les baromètres de ponctualité.

Parmi les nombreux baromètres de ponctualité existants, celui de l'Autorité de la Qualité de Service dans les Transports permet de remonter jusqu'à un trajet datant d'un an ; il doit être étendu aux TER ainsi qu'aux trajets en car et en transport urbain.

En ce qui concerne les grandes lignes, les efforts pour enrayer la crise des sillons doivent être poursuivis : il s'agit de fiabiliser les commandes de sillons par la SNCF et les régions, d'améliorer la prévisibilité des travaux et de prévoir des itinéraires alternatifs et une tarification adaptées aux trajets impactés par les travaux.

Les voyageurs constatent par ailleurs un cloisonnement anormal des offres ferroviaires : des trains directs sont remplacés par des trains en correspondances, mais les correspondances sont mal gérées, avec des temps d'attente trop longs et sans pour autant être garanties. Il faut d'autre part rétablir la cohérence des offres nationales et régionales et la coordination entre les régions et entre les régions et l'Etat.

Un système global d'information multimodale serait un facteur de développement de la pratique de l'intermodalité. Il permettrait une connaissance de l'offre et un voyage de porte à porte en agrégeant tous les niveaux du transport public.

Les recommandations annuelles des médiateurs de la SNCF et de la RATP permettent une amélioration de la qualité de service, au delà du traitement des litiges des voyageurs. Elles complètent les propositions rassemblées dans l'étude de la FNAUT.

Les nouveaux entrants

L'apport de « nouveaux entrants » à la qualité de service pourrait porter sur la distribution, le confort, la ponctualité, l'information, les services au sol et à bord, l'articulation optimisée des offres de transport, le service après-vente.

Cependant une ouverture satisfaisante à la concurrence suppose :

- un guichet unique ;
- des tarifications interopérables et tenant compte des tarifs sociaux ;
- une ouverture du marché intérieur par lots (concurrence pour le marché) et non en « open access » (concurrence par le marché, sur le modèle aérien).

On peut observer en Allemagne de bonnes pratiques relatives à l'intermodalité tarifaire entre opérateurs ferroviaires et avec les transports urbains, ainsi qu'une bonne information en situation perturbée.

De nombreux trains de nuit de bonne qualité permettent de traverser l'Allemagne, ou la relient aux pays limitrophes, sous la marque City Night Line. Ils comportent un service de restauration et certains assurent le transport des voitures. Le matériel est moderne.

De bonnes pratiques de qualité de service sont également observées en Grande-Bretagne (contrairement à une légende tenace) et en Italie.

Les droits des voyageurs

En cas de dysfonctionnement dans l'exécution du contrat de transport, les voyageurs attendent une réaction adaptée de l'opérateur, tâchant de pallier au mieux ce dysfonctionnement pour permettre la poursuite de leur voyage.

Différents dispositifs garantissent les droits protégeant les voyageurs en cas de dysfonctionnements, mais ils peuvent être améliorés.

Le règlement européen 1371/2007 sur les droits des voyageurs ferroviaires permet aux Etats membres de déroger à certaines de ses règles : seules certaines dispositions mineures sont en fait d'application obligatoire pour tous les voyages en train.

En France, le législateur n'a rendu ce règlement obligatoire que pour les voyages internationaux.

Ce règlement doit donc être revu pour le rendre plus contraignant pour les entreprises de transport, et pour étendre son champ d'application à tous les voyages en train en Europe, sans exception.

En droit français, le transporteur ferroviaire a une obligation de résultat sur la ponctualité. Mais c'est au voyageur de démontrer l'existence d'un préjudice causé par le manquement à cette obligation, même s'il n'a pas à démontrer une faute du professionnel. De plus, des arrêts récents et concordants de la Cour de cassation limitent très nettement la possibilité pour les voyageurs d'obtenir une indemnisation en cas de retards dus à la SNCF : l'indemnisation est limitée aux dommages-intérêts prévus au contrat de transport.

Les engagements contractuels des entreprises (telle la Garantie Ponctualité de la SNCF) constituent, pour la plupart des voyages, le seul fondement juridique d'un dédommagement en cas de retard. Les trajets combinant un parcours en TER puis un parcours en TGV ou train Intercités devraient être couverts par la Garantie Ponctualité.

Cette garantie ne s'applique pas aux trajets en TER. Mais certaines conventions TER prévoient un dédommagement des voyageurs réguliers en cas de retards fréquents, qui devrait être généralisé à l'ensemble des régions.

En bref

La fréquentation des transports urbains français a augmenté de 25 % et celle des TER de 42 % entre 2002 et 2012.

La répartition du trafic intérieur terrestre en 2011 est la suivante : voiture 83 %, transports ferrés 11 %, autocar et autobus 6 %.

D'après un sondage IFOP de 2011, 29 % des Français sont insatisfaits du train pour les déplacements domicile-travail. D'après un sondage RFF, 87 % des Français estiment que leur système ferroviaire est de qualité.

X Jean-Pierre Limousin, président de l'association de promotion de la LGV Poitiers-Limoges : « la réalisation de cette LGV coûtera le cinquième de l'EPR de Flamanville, et pas plus du double de ce que le Qatar compte investir en cinq ans au PSG ». Voilà qui éclaire le débat !

X Christophe Perny, président PS du Conseil général du Jura. Il voulait créer dès la fin mars une liaison aérienne entre Dole-Tavaux et Orly (FNAUT Infos n°213) : il s'est aperçu ensuite qu'Orly ne disposerait pas de créneau horaire avant l'automne. Le projet a finalement été abandonné.

X Christian Proust, président du syndicat des transports de Belfort, lance une croisade dogmatique contre le tramway : « mieux vaut multiplier les offres bus, vélo, autopartage ; c'est moins cher et plus efficace ». Il faut raisonner en fonction des caractéristiques de chaque ville.

X Fabienne Brouzenc, secrétaire de l'association basque Ustaritz Défendre l'Environnement : « les arguments contenus dans le pseudo-communiqué (*sic*) de la FNAUT relatif à la LGV Bordeaux-Toulouse sont du niveau d'une brochure publicitaire de RFF ou du Conseil régional d'Aquitaine ; ils décrédibilisent et déshonorent leurs auteurs, ostensiblement complices du lobby du BTP ». Quand on est contre NDDL, le canal Seine-Nord, les autoroutes et la LGV Poitiers-Limoges, on est effectivement complice du lobby du BTP !

Chronique du développement durable

Selon la Banque Mondiale, entre 1992 et 2009, le volume du transport aérien mondial a augmenté de 230 % pour le fret et 100 % pour les passagers.

Aena, gestionnaire de 47 aéroports espagnols, est endetté de 14 milliards d'euros : il va devoir licencier 1600 de ses 15 000 employés.

Vocabulaire de colloque

Suggérez l'ouverture d'un nouveau chantier de réflexion programmatique permettant aux porteurs de projets de partager les questionnements, d'échanger sur les problématiques de la concertation et de capitaliser les expérimentations.

Car il est certain qu'entre le global et l'individuel, le territoire émerge comme l'espace où va se construire une nouvelle gouvernance participative et solidaire pour faire face aux enjeux économiques, environnementaux et sociétaux du développement durable.

Ajoutez un zeste de transport overseas, de travail en backoffice, de retrofit, de backcasting, d'économie linéaire ou circulaire, et un petit couplet sur l'excellence territoriale et urbaine. Rappelez la nécessité d'un masterplan logistique.

Trafic automobile

Le trafic automobile en France a augmenté de 1,4 % pendant la période 2003-2010, soit 0,2 % par an seulement contre 2,1 % sur la période 1990-2003 (source : CGDD). Le trafic a même baissé en 2003 (-0,5 %) et 2008 (-1,6 %) sous l'effet de la crise économique et de la hausse du prix du pétrole. Le parc automobile a augmenté de 34 % depuis 1990, mais le kilométrage parcouru par chaque véhicule a baissé de 2 % par an en moyenne (12 700 km en 2010).

Assurances vertueuses

Certaines assurances automobiles proposent des contrats avantageux à leurs clients les plus « vertueux ». C'est le cas de Groupama (GMF) qui offre :

- 10 % de réduction pour le conducteur principal d'un véhicule auto et titulaire d'un abonnement annuel nominatif et payant (hors lycéen et étudiant) de transports collectif ; la réduction est applicable sur un seul contrat Auto en usage « déplacements privés » ou « déplacements privé-trajet-travail » hors voiturettes et camping-cars ;

- 10% de réduction pour les petits rouleurs (moins de 5000 km/an en usage « privé » uniquement), ou 5% pour les véhicules propres émettant moins de 120g CO₂/km parcouru.

Actes du congrès de Lons

Rappel - Les actes sont téléchargeables directement sur notre site internet dans la rubrique « Actualité récente ».

BIEN DIT

✓ **Alain Calmette**, député PS du Cantal, qui vient de renoncer à sa fonction de maire d'Aurillac : « participer aux travaux des commissions, aux auditions et aux séances de l'Assemblée Nationale est un travail à temps plein ».

✓ **Robert Kandel**, climatologue initialement très prudent, lance un cri d'alarme : « l'évolution actuelle confirme, voire dépasse, les pronostics les plus alarmistes que l'on pouvait faire il y a dix ans ; si nous n'agissons pas rapidement, la catastrophe est imminente ».

✓ **Alain Le Vern**, président PS du Conseil régional de Haute-Normandie : « ce que nous prônons pour les usagers, c'est une amélioration de la desserte existante avant de songer à une LGV Paris-Le Havre ».

✓ **Christian Eckert**, député PS de Meurthe-et-Moselle et rapporteur général de la commission des finances de l'Assemblée Nationale : « il ne serait pas complètement choquant d'augmenter la fiscalité du diesel, dans la mesure où 1 centime de hausse rapporterait 300 millions par an et où l'écart de taxation avec l'essence est de 18 centimes ».

Record de motorisation

Le Liechtenstein (25 km de long) est de loin le pays européen le plus motorisé : 36 915 engins pour 35 000 habitants. Le pays recense donc plus de 1000 véhicules motorisés pour 1000 habitants : 768 voitures particulières, le reste se composant de motos et de quelques tracteurs. Une telle mobilité effrénée ne peut que susciter la jalousie des pays voisins : en Autriche et en Allemagne, deux personnes se partagent une voiture (source : CIPRA).

TGV + avion

Selon une enquête réalisée par la Direction générale de l'aviation civile (DGAC), près de 3 millions de voyageurs ont utilisé, en 2011, un TGV pour prendre en correspondance un vol vers une destination européenne ou internationale sur les aéroports raccordés au réseau ferroviaire grande vitesse : Roissy ou Lyon-Saint Exupéry. A Roissy, 20% des passagers aériens accèdent à l'aéroport ou en repartent par le train, TGV ou RER.

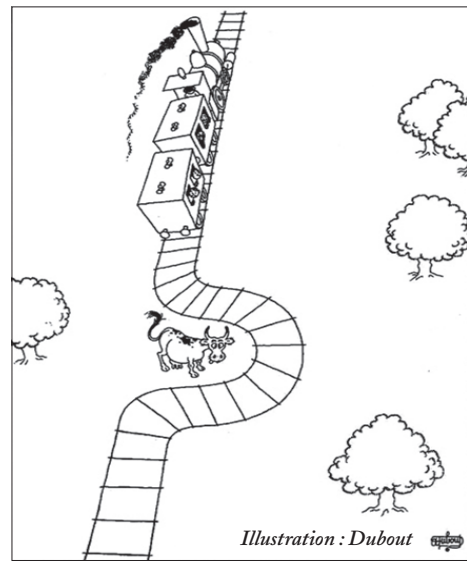


Illustration : Dubout

Train suisse + vache suisse

Un train du réseau BLS a percuté une vache dans un tunnel. Le trafic a été bloqué durant plusieurs heures sur l'axe Berne-Lucerne, dans les deux sens. Aucun voyageur n'a été blessé, mais la vache est morte sur le coup.

Le conducteur d'un premier train a réussi à freiner à temps lorsqu'il a vu l'animal dans le tunnel. La vache est alors sortie d'elle-même du tunnel mais n'a pu être localisée par la suite. Par mesure de sécurité, un train venant plus tard en sens contraire a donc pénétré dans le passage à faible vitesse (40 km/h). Malgré cela, il a percuté la vache, qui était revenue sur ses pas. Le train a ensuite pu revenir à la gare précédente en marche arrière. Un service de bus a aussitôt été mis sur pied.

Regions

MÉTROPOLE LILLOISE : UNE POLITIQUE DE RENONCEMENT

Dans son projet de budget 2013, la Métropole Lilloise abandonne le projet de tram-train qu'elle nous annonce « pour dans 10 ans » depuis l'an 2000. Elle n'aura ainsi plus aucun projet de développement de transport structurant, un exemple unique en France !

Certains diront qu'on investit pour le métro en doublant la capacité de la ligne 1. Le métro ayant été conçu « petit » au départ, il n'est pas surprenant qu'il faille augmenter ses capacités 30 ans plus tard. De plus, il n'en résulte aucun nouveau service pour les usagers.

D'autres diront qu'il y a un plan bus : ce plan est nécessaire, mais il n'est pas suffisant pour faire face aux hausses du trafic ou pour inciter à laisser la voiture au garage. Même les lignes Lianes, que les élus nous présentent abusivement comme des bus à haut niveau de service (BHNS), sont, comme les autres lignes, trop lentes et au fonctionnement aléatoire : pas de priorité aux carrefours, perte de temps aux arrêts, encombrements, fréquentes déviations, parfois absence de voirie dédiée, ... Ajoutons que les récents épisodes neigeux ont montré la vulnérabilité des bus, seuls le métro et le tram restant en service !

Nombre de communes de l'agglomération préfèrent donner la priorité aux automobilistes en favorisant le stationnement et la circulation plutôt que d'avoir des transports collectifs efficaces, en contradiction complète avec les objectifs du tout nouveau Plan de Déplacements Urbains.

Les aménagements cyclables ne sont pas mieux lotis, leur budget baissant d'un quart : moins de 3 euros par an et par habitant ! Aucun « Plan Vélo » sérieux n'est envisagé.

Ce projet de budget est donc le reflet du double langage de nos décideurs : réduire les nuisances automobiles sur le papier et dans les colloques, mais ne rien faire de sérieux en ce sens sur le terrain. Pourtant tout euro investi dans les transports publics et dans les autres modes doux de transports profite au plus grand nombre et prépare l'avenir, à l'inverse d'autres dépenses non justifiées pour la collectivité.

Le PDU 2010 signé il y a à peine deux ans est ainsi vidé de ses projets les plus ambitieux. La métropole lilloise s'interdit d'affronter le double défi du renchérissement inévitable du pétrole et du réchauffement climatique. Un manque d'ambition regrettable et préjudiciable à notre avenir.

Gilles Laurent, Union des Voyageurs du Nord

UNE DEUXIÈME GARE À NANTES ?

La préservation des emprises ferroviaires urbaines inutilisées est d'un intérêt crucial pour l'avenir, mais on ne l'a pas encore compris à Nantes (comme à Paris où les possibilités offertes par la Petite ceinture sont ignorées, voir FNAUT Infos n°213).

Il existe à Nantes deux grandes gares : la gare centrale, en service, située sur la rive nord de la Loire et dénommée Gare d'Orléans (elle appartenait à l'ancien réseau du Paris Orléans), et la Gare de Nantes État, située sur l'île de Nantes (elle appartenait au réseau concurrent de l'État). Cette dernière a été fermée au trafic voyageurs en 1959, et ses voies servent

aujourd'hui pour le fret et les manœuvres des trains de voyageurs desservant Nantes Orléans.

La FNAUT Pays de la Loire s'inquiète des projets de réaménagement de l'île de Nantes, présentés sans débat par les urbanistes, la Samoa (société d'aménagement de l'île) et Nantes Métropole, car ils prévoient imprudemment la disparition des infrastructures ferroviaires existantes au profit de la construction immobilière.

Pour la FNAUT, non seulement ces infrastructures doivent être préservées car elles sont indispensables au trafic de fret, mais une réflexion sérieuse doit être lancée sur leur utilisation pour des services voyageurs dans le cadre d'une utilisation optimale de l'étoile ferroviaire nantaise. La FNAUT propose leur prolongement sur 500 m par une traversée de la Loire jusqu'à la gare de Chantenay, située plus en aval sur la rive droite. On pourrait ainsi se prémunir d'une prochaine saturation de la gare centrale, bien desservir un secteur où l'on veut implanter des services à rayonnement régional (CHU), et obtenir un itinéraire-bis : toute intervention ou accident dans le tunnel de Chantenay, construit dans les années 50 à la suite du comblement de certains bras de la Loire, pourrait interrompre le trafic entre Nantes et Saint-Nazaire.

<http://bit.ly/106m7TO>

*Jacques Michaux, président
de la FNAUT Pays-de-la-Loire*

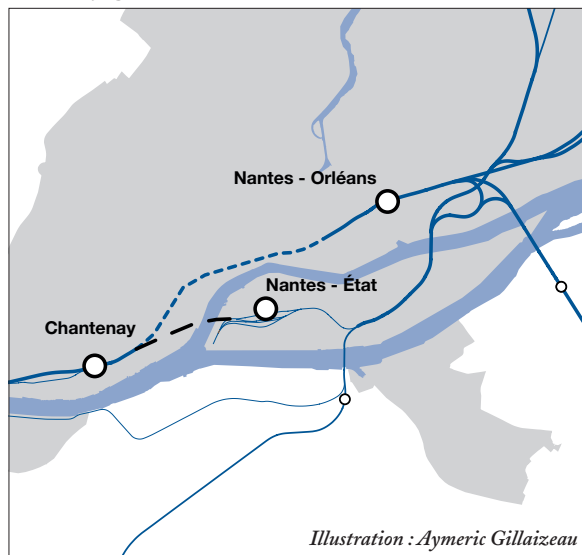


Illustration : Aymeric Gillaizeau

Nantes-Châteaubriant : pas de vision interrégionale

Un tram-train circulera en 2014 sur les 64 km de la ligne Nantes-Châteaubriant, partie reconstruite et électrifiée de l'ancienne ligne Nantes-Rennes toujours exploitée de Châteaubriant à Rennes. Fréquente jusqu'à Nort-sur-Erdre à 30 km de Nantes, la desserte a été conçue d'abord comme périurbaine, d'où le choix du tram-train. Si la fréquence est plus réduite mais suffisante au-delà de Nort-sur-Erdre, le temps de trajet, plus de 1h de Nantes à Châteaubriant, sera peu attractif, la vitesse du tram-train étant limitée à 100 km/h.

Le tram-train est utilisé ici au-delà de son domaine de pertinence ; c'est une bonne solution jusqu'à Sucé (17 km) mais ensuite les interstations sont égales ou supérieures à la dizaine de km et le TER serait nécessaire.

Les relations intervalles n'ont pas été prises en compte : il y aurait seulement 5 TER Rennes-Châteaubriant par jour, pour 7 tram-trains Châteaubriant-Nantes, **les deux tronçons de la ligne étant isolés par des butoirs !** Une desserte interrégionale directe par Châteaubriant intéresserait pourtant les nombreux banlieusards du Nord-Est de Nantes et du Sud-Est de Rennes qui n'ont pas intérêt à passer par les gares centrales des deux villes pour prendre des trains Nantes-Rennes via Redon.

Les Régions vont-elles enfin se parler, mettre en place des correspondances systématiques et rapides à Châteaubriant, puis améliorer les relations Nantes-Rennes par cet itinéraire court (125 km contre 152 km par Redon) ?

Dominique Romann

Alors que l'emprise de la ligne est large, tout a été fait pour bloquer la création éventuelle d'une deuxième voie, qu'il s'agisse de l'implantation de la voie unique au centre de la plateforme ou du positionnement des quais et des pylones de la caténaire. Manifestement on a voulu interdire toute circulation de TER entre Nantes et Rennes, et pousser à la création d'une nouvelle ligne desservant NDDL au passage.

Aymeric Gillaizeau

fnaut infos- Bulletin mensuel d'information

Directeur de publication : Jean Sivardière
CPPAP n° 0913 G 88319 - Dépôt légal n°000
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

TRANSPORT ROUTIER INTERNATIONAL DU FRET ET ALTERNATIVES FERROVIAIRES

Le retour de la route

Chargée de hiérarchiser les projets inscrits au SNIT, la commission Mobilité 21, présidée par Philippe Duron, député PS du Calvados, n'a examiné les projets qu'au cas par cas, sans dégager une vision globale intermodale ; elle a manqué d'ambition en ignorant les possibilités offertes par la fiscalité écologique ; enfin, tout en évoquant comme il se doit la « transition écologique et énergétique », elle a sélectionné, dans son scénario n°2 qui semble retenu par le gouvernement, des projets routiers pléthoriques : la situation exigeait une véritable priorité au rail et non un blocage des investissements ferroviaires, voyageurs et fret, à un niveau insuffisant.

On ne peut certes qu'approuver plusieurs propositions de la commission :

- la modernisation des infrastructures existantes, la prévention de la saturation des grandes gares ferroviaires et de l'axe Paris-Mantes, l'amélioration indispensable de la desserte des ports ;

- l'élimination de projets inutiles, nocifs, voire fantaisistes : A51, LGV Poitiers-Limoges, canal Saône-Moselle, Transline...

Les autres priorités de la commission sont cependant très contestables :

- elle retient, sous prétexte de désenclavement, un grand nombre de projets autoroutiers. Mais qui peut encore croire qu'une autoroute va garantir le développement économique de Castres ou de Vesoul ?

- le maintien des projets A45, A31-bis et des contournements de Strasbourg, Rouen, Lyon, ... est aberrant : les autoroutes existantes sont engorgées par un trafic de proximité qui ne pourra être absorbé que par des transports collectifs ferroviaires et routiers plus efficaces ;

- le renforcement de la Route Centre Europe Atlantique (RCEA) est acté alors que la Voie Ferrée Centre Europe Atlantique (VFCEA), une opération exemplaire de maillage du réseau ferré par remise à niveau de l'existant (voir FNAUT-infos n°153), est éliminée ;

- le POCL est reporté malgré la saturation prochaine de la LGV Paris-Lyon ;

- enfin la commission a manqué d'une vision européenne en reportant la LGV Montpellier-Perpignan, le Lyon-Turin et le prolongement Est de la LGV Rhin-Rhône ;

- seule la LGV Bordeaux-Toulouse est envisagée : les écologistes, qui se sont trompés d'adversaire, ont réussi à diaboliser le TGV, pendant que Philippe Duron « dédiabolisait » la route.

Jean Sivardière



Photo : Marc Debrincat

Le transit international des camions a explosé depuis trois décennies et ses conséquences environnementales sont insupportables (FNAUT Infos n°107 et 110). Pour en absorber une part significative, de grands investissements ferroviaires sont nécessaires, accompagnés par un blocage des capacités routières et par le renforcement de la fiscalité écologique portant sur le trafic routier de fret, suivant le remarquable exemple suisse. La FNAUT répond aux opposants au projet Lyon-Turin, qui n'est pas un « Notre-Dame-des-Alpes » : intelligemment phasé après le percement prioritaire du tunnel interfrontalier, complété par le CFAL, il peut contribuer à sauvegarder l'environnement alpin tout en permettant à notre pays d'assumer sa place au cœur de l'Europe.

Le fret ferroviaire à un avenir

En Allemagne, en Suède, aux Pays-Bas, en Grande-Bretagne, le fret ferroviaire se porte bien. Mais en France, son volume a chuté depuis 15 ans, pour des raisons très diverses : crise économique, désindustrialisation, concurrence accrue de la route (liée à ses gains de productivité, aux faveurs fiscales dont elle a bénéficié, à l'extension du réseau autoroutier), manque de capacité de certains axes et nœuds ferroviaires, politique de désengagement menée par la SNCF (compensée en partie seulement par l'arrivée des opérateurs privés qui ont pris près de 30% du marché ferroviaire et mordu sur la route), absence de grandes innovations technologiques.

Les possibilités de redéploiement du fret ferroviaire sont pourtant nombreuses (FNAUT Infos n°163 et 188).

Le transport massifié à longue distance suppose de lourds investissements : ligne nouvelle Lyon-Turin, contournement

de l'agglomération de Lyon par l'Est (CFAL), autoroute ferroviaire Lille-Hendaye, électrification de la grande rocade parisienne, LGV doublant des lignes classiques saturées.

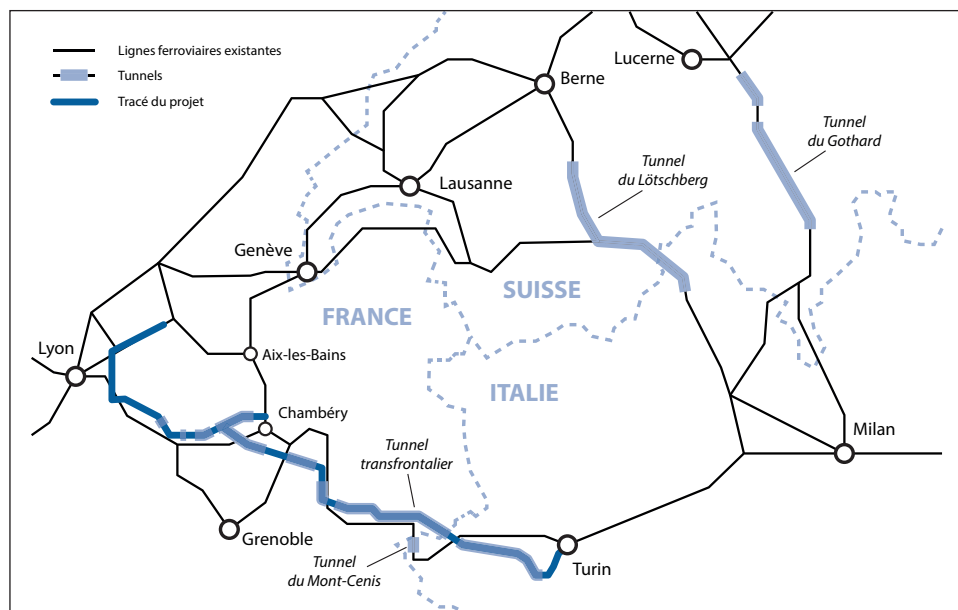
Ces grands projets se heurtent aux critiques traditionnelles et mal fondées de tous les partisans du statu quo routier : coût pharaonique et sous-estimé, trafic potentiel surévalué. Mais pour la FNAUT, ils sont indispensables si on veut transférer massivement sur le rail les trafics routiers existants et réduire leurs nuisances.

Sur d'autres itinéraires, on peut jouer sur la modernisation, voire la réouverture, de lignes classiques délaissées.

Enfin le transport de proximité (collecte et distribution) présente lui aussi un important potentiel de développement pour le rail. Dans ce secteur, les investissements nécessaires sont bien plus modestes (installations terminales), ce qui importe essentiellement est la mise en place rapide d'opérateurs ferroviaires de proximité (OFP).

Dossier

LE PROJET LYON-TURIN : UNE CHANCE POUR LES ALPES



La FNAUT a toujours été favorable au projet Lyon-Turin, qui comporte deux parties (FNAUT Infos n°115, 144 et 146) : un tunnel interfrontalier de base de 57 km entre Saint-Jean-de-Maurienne et l'Italie, clé de voûte du projet, et une ligne nouvelle mixte entre Lyon et le tunnel. Côté français, les travaux préparatoires du tunnel sont très avancés : trois « descenderies » permettant d'explorer les roches à percer sont terminées, 800 millions d'euros ont été dépensés. Côté italien, un tracé définitif a enfin été adopté, et une descenderie est en cours de réalisation.

Le 3-12-2012, François Hollande et Mario Monti ont réaffirmé l'intérêt du tunnel transfrontalier. Si le financement européen est conforme à leurs espérances, une décision définitive pourra être prise en 2014 et les travaux commencer rapidement et aboutir vers 2025.

Un outil pour le fret...

Il s'agit de réduire les encombrements, risques d'accidents et nuisances insupportables engendrées par le trafic des camions, de limiter la dépendance pétrolière qui pèse sur notre balance commerciale et fragilise notre système de transports, et de contribuer à la réduction de nos émissions de GES.

Alors que l'autoroute ferroviaire alpine (AFA) devrait transporter prochainement 100 000 camions par an par le Mont-Cenis, l'ouverture du tunnel de base et l'ouverture ultérieure de l'itinéraire fret entre Lyon et Saint-Jean-de-Maurienne peuvent permettre de multiplier ce trafic par dix et de soulager les vallées alpines - Maurienne, combe de Savoie, vallée de Chamonix - et aussi, on l'oublie souvent, le passage de Vintimille - et leurs itinéraires d'accès.

...et pour les voyageurs

La composante voyageurs du projet, certes moins décisive, ne doit pas être occultée ou

minimisée. L'Italie est le seul grand pays européen voisin de la France non connecté à son réseau à grande vitesse (et très mal à son réseau classique), si bien que les nombreux déplacements entre la France et l'Italie s'effectuent essentiellement par la route et l'avion (4 millions de passagers par an utilisent l'avion entre Paris et l'Italie du Nord) : on assiste même à un développement de relations par autocar (SNCF et Réunir) entre Lyon et Turin.

Si le projet se concrétise intégralement, les trajets par TGV Lyon-Turin et Paris-Milan seront possibles respectivement en 2h et 4h30 : le train redeviendra compétitif face à l'avion et à la voiture.

Un projet nécessaire mais pas suffisant

Une infrastructure ne fait pas de miracles par elle-même. Le succès commercial du Lyon-Turin exige que l'Etat mène une politique cohérente, impliquant une maîtrise réglementaire et fiscale du trafic routier, suivant l'exemple suisse (FNAUT Infos n°136). Le lancement du projet doit s'accompagner :

- d'une taxation spécifique du trafic routier franco-italien, tenant compte de ses coûts écologiques et pas seulement de ses coûts économiques ;
- de l'abrogation (sauf pour le transport combiné) de la législation récente de la circulation des camions de 44 tonnes, qui renforce de 10 % la compétitivité de la route face au rail ;
- de mesures autoritaires de report des matières dangereuses sur le rail, voire de contingentement du transit ;
- enfin du blocage des capacités routières c'est-à-dire de l'abandon des travaux routiers prévus entre Lyon et l'Italie et sur la Côte d'Azur.

Ces mesures drastiques sont politiquement difficiles à prendre tant qu'une infrastructure ferrée performante n'est pas programmée.

Un phasage contestable

Il est prévu de compléter le tunnel de base du Lyon-Turin par une ligne mixte allant de Lyon à Avressieux, prolongée par un tunnel mixte sous le massif de l'Epine, se raccordant à la ligne Aix-Chambéry au nord de Chambéry, et par une ligne fret (tunnel de Chartreuse) se dirigeant vers la Combe de Savoie.

Grâce à une ligne nouvelle entre Lyon et Chambéry, les relations TGV peuvent être accélérées de 30 min entre Paris et Chambéry/Annecy, et même de 10 min entre Paris et Grenoble ; les relations ferroviaires entre la région lyonnaise et les Savoie seraient améliorées de manière décisive et le trafic automobile réduit entre ces deux pôles.

Mais le phasage adopté, sous la pression des élus savoyards, pour la partie franco-française du projet pose problème. En effet, tant que la ligne dédiée au fret passant sous la Chartreuse ne sera pas réalisée, un important trafic de fret continuera à traverser l'agglomération de Chambéry.

Il en résultera d'une part des nuisances importantes pour les riverains, d'autre part un engorgement des voies ferrées qui pénalisera le trafic voyageurs, en particulier le trafic TER. Quant au trafic de fret, il restera insuffisamment compétitif par rapport au trafic routier, si bien qu'une poursuite des investissements routiers sur l'axe France-Italie est à craindre.

Tout en approuvant le projet de ligne nouvelle Lyon-Chambéry présenté à l'enquête publique début 2012, la FNAUT estime donc que le phasage proposé, donnant la priorité au TGV sur le fret, manque de pertinence, d'autant que la période sans tunnel sous Chartreuse risque de se prolonger en raison des difficultés de financement et de la concurrence de nombreux autres grands projets ferroviaires : une fiscalité écologique digne de ce nom portant sur le trafic aérien et le trafic routier de fret doit donc voir rapidement le jour afin d'accélérer les investissements ferroviaires.

Parmi ces investissements figure la modernisation des lignes classiques, en particulier les lignes Lyon-Grenoble et Lyon-Chambéry par Saint-André-le-Gaz, dont les usagers quotidiens, de plus en plus nombreux, doivent supporter aujourd'hui des conditions très pénibles de déplacement. Le basculement des TGV Paris-Grenoble (entre Lyon et Saint-André-le-Gaz) et Paris-Chambéry sur la ligne nouvelle facilitera la circulation des TER sur les lignes classiques, et un renforcement des dessertes régionales TER doit accompagner la construction de la ligne nouvelle.

• Dès 1995, l'association Thur Ecologie et Transports (TET) s'est opposée au trafic de transit dans la vallée de la Thur, qui dépassait largement les 2 000 camions/jour. La catastrophe du tunnel du Mont Blanc ayant amené le Préfet à interdire aux camions le tunnel de Sainte-Marie-aux-Mines, les élus de la vallée de la Thur, craignant un report de trafic, ont obtenu une réglementation du trafic des poids lourds dans les Vosges, Haut-Rhin et Bas-Rhin. Le trafic a été ramené à 1000 camions/jour.

La réglementation est toujours en vigueur, mais de moins en moins respectée et le nombre de camions approche les 1500/jour, tandis qu'au tunnel de Sainte-Marie-aux-Mines où ont été investis 200 millions d'euros pour le sécuriser et accueillir le transit, il ne passe que 300 camions/jour, soit moins qu'avant sa modernisation !

• L'association de défense de la vallée de la Vallière, une reculée jurassienne remarquable par son patrimoine et sa biodiversité, lutte contre les nuisances et le danger des camions circulant sur la RD 678 (ex-RN 78) qui traverse les villages, en particulier ceux qui transportent des matières dangereuses. Avec le soutien de la FNAUT, elle réclame depuis des années un contournement Est de l'agglomération de Lons-le-Saunier, qui protégerait la vallée.

La traversée des Monts du Jura est plus attractive pour les transporteurs se rendant en Savoie et en Italie que le détour par Bourg-en-Bresse et l'A39. Des arrêtés d'interdiction du trafic de transit ont été pris par les maires, mais leur effet reste faible.

• Entre la péninsule ibérique et la France, la route est le mode largement dominant : 84 % du tonnage. Le transport maritime assure le complément : 15 %, le rail restant marginal : 0,9 %.

Pour le transit entre la péninsule ibérique et le reste de l'Europe des 15, le transport maritime reste majoritaire avec 56 %. Vient ensuite la route avec 42 %. C'est dans ce segment que la part du fer est maximale tout en restant très faible : 2,1 %.

Globalement, pour les flux de marchandises entre la péninsule ibérique et le reste de l'Europe, la part modale du transport maritime s'élève à 53 % et celle de la route à 46 %. La part du rail est très faible : 1,2 % quand on considère les trois modes mer, route et fer et 2,6 % quand on considère seulement les deux modes terrestres.

La réouverture de la ligne Pau-Canfranc, défendue par le CRELOC, peut permettre une relance du fret ferroviaire avant le percement d'un tunnel de base sur le même itinéraire.

La part modale du rail sur l'axe nord-sud est de 64 %, elle est jugée insuffisante par le Conseil fédéral et le Parlement, qui veulent la développer. Le nombre de camions diminue certes peu à peu (- 14 % depuis 2000) mais il est encore de 1 200 000 par an, près du double de l'objectif officiel, 650 000 en 2018, qui ne sera pas atteint.

Le trafic ferroviaire s'est partagé pour l'essentiel entre l'opérateur public CFF Cargo (Chemins de fer fédéraux) qui a capté 41 % du marché, le privé BLS Cargo exploitant du Lötschberg (39 %) et Crossrail qui atteint 13 %. L'année 2012 a vu l'entrée en scène de DB Schenker Rail Cargo.

Depuis l'ouverture du tunnel de base il y a 8 ans, le trafic de fret au Lötschberg est passé de 3 à 11 millions de tonnes par an. Selon l'Office fédéral suisse des transports en avril 2013, la prochaine mise en service des deux tunnels de base du Saint-Gothard et du Ceneri réduira d'une heure le temps de traversée de la Suisse. Les deux tunnels permettront aussi de réduire de 35 % les frais de personnel et de 10 % les coûts énergétiques ; la capacité augmentera de 40 % sur cet axe.

Il y a cependant un bémol : « les modèles montrent que la construction de nouvelles infrastructures ne suffit pas pour atteindre l'objectif de report du trafic de la route vers le rail ». Même avec l'aménagement de l'axe du Gothard pour le transport de semi-remorques de 4 m de haut, le nombre des poids lourds en transit va continuer d'augmenter. Sans la mise en place de conditions-cadres adéquates, le transfert modal ne pourra pas se faire.

Pour améliorer la compétitivité du fret ferroviaire, les CFF appellent à une réglementation plus sévère du transport

roucier, par exemple l'harmonisation des périodes de travail et de repos des conducteurs de camions et des conducteurs de trains. Ils exigent que les redevances liées à la RPLP restent au moins à leur niveau actuel pour éviter que le coût du transport routier diminue, et ils s'opposent à une hausse des limites de taille et de poids des camions, et en particulier à l'arrivée des Gigaliners transportant jusqu'à 60 tonnes de fret.

Sous la pression des milieux routiers, le Conseil Fédéral envisage un deuxième tunnel routier au Gothard. Mais l'argument selon lequel l'ouverture d'un deuxième tube au Gothard améliorerait la sécurité des automobilistes est réfuté par une étude que vient de publier le Bureau suisse pour la prévention des accidents : « si les capacités sont augmentées, par exemple par une exploitation à double voie, et qu'il en résulte ainsi un trafic induit sur les routes d'accès et dans le tunnel, celui-ci est aussi exposé à un risque d'accident ; un examen de l'ensemble de l'axe Bâle-Chiasso révèle qu'une augmentation de trafic de 3%, soit 500 véhicules par jour, au tunnel routier du Saint-Gothard suffirait à annuler le gain de sécurité obtenu par un second tube ».

Les Régions alpines concernées par le transit transalpin voient les choses autrement que les transporteurs routiers. Elles ont affirmé récemment leur exigence d'une politique de report modal volontariste et ambitieuse, notamment la création d'une bourse de transit alpin ou d'un dispositif équivalent d'échange de droits d'émission. Ces mesures permettraient de réduire de moitié les passages de camions au Brenner d'ici à 2030. Aujourd'hui, deux millions de camions transitent chaque année par l'autoroute du Brenner.

En France : la TKPL enfin...

La part du rail dans le marché français du transport de fret est de 10 %, dont un quart de combiné rail-route. Elle est de 14 % à travers les Alpes françaises (contre 64 % en Suisse et 35 % en Autriche sur l'axe nord-sud).

Plus de quatre ans après le vote du principe de l'écotaxe poids lourds, la loi du 24 avril 2013 organise enfin sa mise en œuvre, prévue au 1er octobre 2013. La taxe concerne les véhicules de plus de 3,5 tonnes empruntant le réseau national gratuit et certains axes départementaux. Elle dépend de la taille et de la performance environnementale du véhicule, et du nombre de km parcourus. Son produit devra servir à financer les nouvelles infrastructures de transport.

Des exonérations sont prévues (voir page 6) : véhicules d'entretien des routes, véhicules affectés à la collecte du lait. La loi instaure un mécanisme de répercussion sur les clients des transporteurs via une majoration forfaitaire des factures.

Par ailleurs, la loi prévoit, avant la fin 2014, la remise d'un rapport sur les conséquences de la réglementation des 44 tonnes en matière de report modal et d'état des infrastructures routières utilisées. Les poids lourds de 44 tonnes à 5 essieux ont été généralisés à l'ensemble des secteurs industriels pour préserver les voiries. Le bilan environnemental et socio-économique de cette réglementation permettra d'évaluer les trafics concernés, les coûts ou les gains pour la collectivité nationale, les effets sur les émissions de dioxyde de carbone et les impacts sur les chaussées.

LYON-TURIN : DÉTRACTEURS ET DÉFENSEURS

Le projet Lyon-Turin, lancé en 1991, a longtemps fait l'objet d'un large consensus depuis que l'action décisive de l'ADTC-Savoie en a fait reconnaître tout l'intérêt pour le transport du fret. Aujourd'hui, il est contesté par des acteurs très divers.

Dans son référé du 1er août 2012, la **Cour des Comptes** note que la Slovénie et la Hongrie, ont opté pour une modernisation progressive des lignes existantes. Elle oublie deux « détails » : la ligne de Maurienne a déjà fait l'objet d'une modernisation et il serait pour le moins difficile de modifier son profil ; la traversée ferroviaire des Alpes slovènes culmine à 500 m d'altitude, non à 1 300.

Peu compétente dans le domaine des transports, la Cour des Comptes a toujours eu une approche strictement financière. Elle a ainsi préconisé de fermer 8 000 km de lignes TER (FNAUT Infos n°182). Mais les associations opposées au Lyon-Turin reprennent ses analyses sans le moindre esprit critique.

L'économiste **Yves Crozet** critique lui aussi le Lyon-Turin : trafic franco-italien stagnant, coût trop élevé.

Philippe Essig, ancien président de la SNCF, croit au fret ferroviaire : « il conserve un avenir au 21ème siècle, mais on a besoin d'une révolution analogue à celle du TGV ». Il est cependant hostile au Lyon-Turin, « inutile pour longtemps », la technologie permettant selon lui de s'affranchir des contraintes physiques de la ligne classique. Il n'explique pas pourquoi les Suisses ont privilégié des tunnels de base, de même que les Autrichiens et les Italiens au Brenner, plus à l'Est.

Ni camions, ni wagons

Les **opposants associatifs** (riverains, FNE, FRAPNA, CIPRA) présentent des arguments confus et contradictoires. Ils ne distinguent pas clairement l'ensemble du projet et le tunnel de base.

Ainsi FNE a demandé aux parlementaires de refuser la ratification de l'accord franco-italien permettant le financement de la section internationale du Lyon-Turin ... et de mettre en oeuvre une vraie politique du fret ferroviaire.

Les italiens « No Tav » (Treno a alta velocità) se focalisent sur le TGV alors qu'il ne s'agit pas d'une LGV mais d'une ligne mixte (la vitesse sera de 200 km/h dans le tunnel) et que plus de 80 % du trafic sera un trafic de fret.

Certains opposants nient la possibilité d'un transfert de trafic de la route sur le rail, d'autres réclament un transfert « immédiat », s'appuyant sur un concept soi-disant « révolutionnaire » de transport ferroviaire de fret, le R-shift-R

(voir FNAUT Infos n°201), qui permettrait de se libérer des difficultés liées au profil de la ligne de Maurienne (si ce « concept » d'une complexité ahurissante était si génial, des industriels s'en seraient déjà emparé).

D'autres encore estiment que le transfert modal se fera tout seul, il suffit d'attendre : « nous arrivons à un pic énergétique, la réponse évidente est la relocalisation de l'économie ; le Lyon-Turin n'est pas écologique, c'est du greenwashing ». Mais le « peak oil » est encore lointain, et la hausse du prix de l'énergie n'aura qu'une faible incidence sur le prix des biens de consommation et la relocalisation de la production.

Les opposants ferment les yeux sur la capacité insuffisante du réseau ferré ; ils oublient le trafic routier de la Côte d'Azur, que le Lyon-Turin pourrait capter, et le risque de relance des investissements routiers (élargissement de l'A43, rocade de Chambéry), ...

Toutes ces contradictions sont bien illustrées par les propos incompréhensibles du **Mouvement Région Savoie** : « le schéma des promoteurs du Lyon-Turin est de construire aussi de nouveaux tubes routiers ; en nous battant contre une nouvelle ligne ferroviaire, nous nous battons contre un contournement routier de Chambéry car nous demandons un report modal de la route vers le rail en utilisant la voie actuelle ».

Outre la **FNAUT**, le Lyon-Turin a aussi ses défenseurs : l'association La Transalpine (www.la-transalpine.com) et les grands élus rhônalpins, en particulier **Jean-Jacques Queyranne**, président du conseil régional, et **Louis Besson**, président de Chambéry-Métropole (les élus EELV sont favorables à la ligne nouvelle Lyon-Chambéry mais sont devenus hostiles au tunnel de base, comprennent qui pourra).

L'**Association contre le contournement autoroutier de Chambéry**, affiliée à la FNAUT (www.acac73.org) dénonce les alternatives « bidon » défendues par les opposants, qui proposent de caréner la ligne historique afin de réduire les nuisances des trains de fret : « où est donc l'espace nécessaire pour créer une deuxième ligne le long du lac du Bourget et dans les traversées d'Aix et de Chambéry ? » L'ACAC rappelle qu'un abandon du Lyon-Turin transformerait la Maurienne en couloir à camions.

La **CGT Transports** (Antoine Fattiga) s'est elle aussi engagée de longue date en faveur du Lyon-Turin, qu'elle qualifie de « nécessité environnementale ». Elle défend le même passage de la ligne Lyon - Saint-Jean-de-Maurienne que l'ACAC et la FNAUT.

Tunnel ou canal ?

Les grands projets Seine-Nord et Lyon-Turin ont des points communs : est-il cohérent de critiquer l'un et de défendre l'autre, comme le fait la FNAUT ?

Les deux projets visent à faire sauter un hiatus, l'un dans le réseau ferré, l'autre dans le réseau fluvial, le canal du Nord comme la voie ferrée de Maurienne étant des ouvrages anciens, le premier manquant de capacité, le second ayant un profil difficile.

Le canal est un projet interrégional sans prolongement vers le sud, ce qui en limite le trafic potentiel. Lyon-Turin concerne au contraire un territoire européen bien plus vaste, et des flux de fret nord-sud et est-ouest plus importants, ainsi que le trafic voyageurs interrégional et international.

Tous deux sont susceptibles de capter du trafic routier. Mais, d'après le récent rapport de Michel Massoni (CGEDD) et Vincent Lidsky (IGF), seulement 60 % du trafic du canal proviendrait de la route (soit 3 % du trafic routier existant), 40 % seraient pris au rail (soit 15 % du trafic ferroviaire existant, ce qui déstabiliserait l'équilibre financier du rail). Le Lyon-Turin prendrait au contraire du trafic à la route et à l'avion, sans effet pervers.

Seine-Nord risque d'affaiblir les ports normands au bénéfice d'Anvers et Rotterdam. Le Lyon-Turin, au contraire, offrirait au port de Marseille un débouché vers l'Italie du Nord.

La pertinence économique du canal est faible même dans le cadre d'une politique cohérente de transport (éco-redevance routière, arrêt des investissements routiers). Seine-Nord permettrait, dit-on, d'acheminer en Ile-de-France, à bas prix, des matériaux de construction depuis les carrières de Belgique, mais cela justifie-t-il un investissement d'une telle ampleur ?

Les deux ouvrages ont un coût très élevé (7 milliards pour le canal, 9 pour le tunnel international) et sont éligibles à un financement au titre du programme 2014-2020 des réseaux transeuropéens de transports (RTE-T) mis en place par l'Union européenne. L'Italie contribuerait au financement du tunnel, mais la Belgique n'est pas partie prenante du financement du canal.

Les deux projets sont en concurrence pour obtenir des crédits de l'Etat et de Bruxelles : en abandonnant le canal, le gouvernement aurait plus de chances d'obtenir de Bruxelles une aide plus consistante pour le Lyon-Turin, et il disposerait de plus de moyens pour mettre en place l'autoroute ferroviaire Lille-Hendaye qui permettrait réellement d'absorber du trafic routier.

LYON-TURIN : DES CRITIQUES MAL FONDÉES

1 - « Le projet est dangereux pour l'environnement local ».

Une nouvelle infrastructure n'est jamais neutre pour le territoire traversé, mais il ne faut pas exagérer l'impact du Lyon-Turin, en grande partie en tunnel, comme le font les opposants italiens (les No Tav) mais aussi français.

Le percement de deux longs tunnels de base en Suisse (Lötschberg et Gothard) n'a pas donné lieu à des catastrophes, des montagnes de déblais radioactifs et chargés d'amiante n'ont pas envahi les vallées suisses... : les difficultés rencontrées ont été maîtrisées.

Et les atteintes locales à l'environnement doivent être mises en balance avec la réduction de l'insécurité, du bruit et de la pollution de l'air (qui stagne dans les vallées alpines), de la consommation de carburant (particulièrement élevée sur les itinéraires de montagne) et des émissions de CO₂. Le Lyon-Turin permettrait au rail de capter une part notable des trafics nocifs existants (fret routier, trafic automobile et aérien), au bénéfice des nombreux riverains des axes routiers de transit et des aéroports parisiens et italiens.

2 - « Le trafic routier de transit est en baisse, le Lyon-Turin est inutile ».

Il est exact que le trafic de fret à travers les Alpes du Nord a baissé depuis dix ans : de 35 à 20 millions de tonnes par an. Mais est-il sérieux de s'en tenir à cette observation sommaire, comme le font les opposants associatifs, le député-maire UMP d'Aix-les-Bains, Dominique Dord, qui a récemment basculé dans le camp des opposants, ou encore la Cour des Comptes, sans même s'interroger sur les raisons de cette baisse ?

La crise économique a sans doute freiné les échanges intra-européens, mais ce n'est pas la raison principale (curieusement, le député ne s'étonne pas que le trafic de fret à travers l'ensemble de l'arc alpin ait doublé depuis dix ans, passant de 50 à plus de 100 millions de tonnes par an). L'explication est de nature différente :

- les péages imposés aux tunnels routiers du Mont-Blanc et du Fréjus ainsi que sur les autoroutes d'accès sont devenus très élevés et ont incité les transporteurs routiers à se reporter sur d'autres itinéraires, la Suisse mais essentiellement la Côte d'Azur ;

- le tunnel ferroviaire du Mont-Cenis a été en travaux pendant près de dix ans et mis alors provisoirement à voie unique, si bien que le trafic de fret a été quasiment interrompu (il a cependant été possible de démontrer la pertinence technique de l'autoroute ferroviaire mise en place entre

Aiton et l'Italie, et l'intérêt de la prolonger jusqu'à Lyon).

Le projet Lyon-Turin conserve donc toute sa pertinence, car le trafic routier transalpin reste massif : 2 700 000 camions par an, 50 % passant par les Alpes du Nord, 50 % par la Côte d'Azur. Soucieux de leur environnement, les Suisses ont investi massivement pour absorber un trafic inférieur de moitié !

3 - « Avant de construire le tunnel de base, utilisons la ligne classique ».

C'est un basculement massif du trafic routier sur le rail qui est visé. Or, malgré la mise du tunnel du Mont-Cenis au gabarit B1, qui a porté sa capacité de 10 à 15-18 millions de tonnes par an, la ligne de la Maurienne, ouverte en 1871, reste trop peu performante pour provoquer un tel basculement : elle comporte en effet de fortes déclivités (3,3 % sur 100 km) et culmine à 1300 m d'altitude, ce qui accroît considérablement les temps de parcours et empêche l'acheminement de trains longs et lourds, seuls susceptibles d'offrir des prix compétitifs avec ceux du transport routier qui, lui, bénéficie d'une autoroute moderne (A43) et du tunnel routier du Fréjus.

La vieille ligne de 1871, même modernisée, n'est pas plus compétitive avec l'autoroute que ne l'est la RN6 qui passe par le col du Mont Cenis, plombée elle aussi par ses fortes pentes et ses lacets, et délaissée par les transporteurs routiers malgré le niveau élevé des péages autoroutiers. Elle n'est pas saturée et ne le sera jamais.

Un tunnel de basse altitude (600 m) est indispensable pour réduire le coût du rail de 50 % et lui permettre de capter massivement le fret routier dans un contexte concurrentiel très défavorable au rail ; *il n'est pas justifié par un manque de capacité mais par un manque de performance technique de la ligne historique.*

En refusant une ligne nouvelle sous prétexte que le trafic n'est actuellement que de 3 millions de tonnes sur la ligne historique, les opposants s'empêchent dans une contradiction majeure :

- d'une part ils réclament un transfert « immédiat » et massif du trafic routier de fret sur le rail (700 000 camions par an, soit environ 10 millions de tonnes), ce qui implique une saturation des lignes classiques et celle du nœud de Chambéry, déjà très encombré ;

- dans le même temps ils souhaitent, à juste titre, une réduction des nuisances des trains de fret à Aix et Chambéry, et une augmentation des fréquences des TER et Intercités pour absorber le trafic automobile qui asphyxie la Savoie et la Haute Savoie.

4 - « Le projet est ruineux ».

Le coût d'un projet, même qualifié de gigantesque, colossal, titanesque, faraïmeux ou pharaonique, ne veut rien dire en lui-même : il doit être rapporté aux avantages attendus. Des projets tels que l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes, le canal Seine-Nord ou la LGV Poitiers-Limoges peuvent être qualifiés de ruineux car ils sont clairement inutiles. Le Lyon-Turin a au contraire une utilité forte, puisqu'il peut à la fois faciliter les relations économiques entre la France et l'Italie du Nord, et absorber des trafics nocifs.

L'ensemble du dispositif Lyon-Turin est très coûteux, mais aujourd'hui le débat ne porte que sur le tunnel de base, évalué à 9 milliards d'euros, et son coût sera partagé entre la France, l'Italie et l'Union Européenne - une opportunité à saisir.

Si un petit pays, la Suisse, a réussi à financer deux tunnels et à reporter ainsi du trafic sur le rail, deux grands pays, la France et l'Italie, aidés par Bruxelles, peuvent en financer un seul ! Quand à l'accès ferroviaire au tunnel de base depuis Lyon, on peut en réduire le coût : ainsi le tunnel sous le massif de Belledonne n'est pas indispensable. Enfin le Lyon-Turin permettrait d'éviter les coûteux travaux routiers envisagés : rocade de Chambéry, élargissement des autoroutes A43 et A8 (leur coût doit être déduit de celui du Lyon-Turin).

5 - « Le Lyon-Turin ne sera jamais rentable financièrement ».

Le trafic de fret potentiel est énorme car il faut tenir compte du fret qui transite aujourd'hui par la Côte d'Azur : celui qui est détourné de l'axe direct Ile-de-France - Italie, mais aussi celui qui continue à se développer sur l'axe Espagne-Italie-Europe centrale et qui peut lui aussi être capté par le Lyon-Turin grâce à des autoroutes ferroviaires opérant sur de longues distances : peu de gens le savent, la distance ferroviaire Barcelone-Milan (1 000 km) est la même via Vintimille ou Modane.

Les opposants affirment que le trafic routier est-ouest peut être capté par la voie maritime, mais il faudrait mettre en place une armada de navires entre les ports espagnols et italiens ; le merrouillage implique des ruptures de charge dans les ports, donc des coûts supplémentaires ; et quel est son coût énergétique et écologique ?

Quant au trafic voyageurs potentiel, il ne faut pas le sous-estimer : les opposants ne considèrent le plus souvent que le trafic régional entre Rhône-Alpes et l'Italie du nord, et oublient le trafic longue distance entre le nord ou le sud de la France et l'Italie.

Lille-Belgique : le parcours du combattant

Traverser nos frontières en train régional ou en TGV n'a jamais été aussi compliqué. Alors que l'offre est parfois bonne, avec des trains cadencés, l'information et la vente des billets sont complètement défaillantes.

Au départ de Lille, la moitié du territoire accessible en train régional est située en Belgique. Pourquoi est-il alors impossible d'acheter un billet Lille-Bruges ? Pourquoi voyages-sncf.com propose-t-il Lille-Courtrai (30 km) en 2 heures via Bruxelles par TGV ? Aucun automate ne vend de billets pour la Belgique sauf à certaines périodes (et sans correspondance possible). Et au guichet (lequel d'ailleurs : TER ? grandes lignes ?), vous découvrez après attente si vous pouvez l'acheter ou non et à quel prix !

En longue distance, ce n'est pas mieux : les sites de la DB ou des CFF (à consulter impérativement pour tout savoir) proposent 10 fois plus de liaisons que voyages-sncf qui, lui, ne propose même pas des liaisons Thalys + TGV « membres de l'alliance Railteam » en correspondance à Bruxelles : il faut chercher sur plusieurs sites, découvrir les correspondances soi-même, et acheter les billets un par un !

L'Europe du rail en 2013 est inexistante : Eurostar refuse de vendre des billets Belgique-Lille en raison de tracasseries douanières britanniques, le site SNCB n'envoie les billets à domicile qu'en Belgique et au Luxembourg, Lille n'existe pas dans la billetterie belge, les types de trains et les pays sont cloisonnés, les réductions nationales sont inapplicables chez le voisin.... Résultat : on peut savoir en 10 secondes combien de km on doit parcourir en voiture et par où passer, mais il faut 2h pour préparer un voyage en train !

Gilles Laurent, FNAUT Nord - Pas-de-Calais

Petite ceinture

La défense de l'environnement ne consiste pas à transformer une voie ferrée en refuge de biodiversité au milieu d'un océan de pollution. Les élus parisiens nous amusent avec un projet pseudo-écologique de voie verte sur la petite ceinture parisienne, au lieu de prendre les bonnes décisions soucieuses de l'avenir, le périphérique voit circuler chaque jour des centaines de milliers de véhicules - camions, motos, voitures - qui polluent et détruisent massivement cette fameuse biodiversité. La petite ceinture doit retrouver sa fonction originelle : faire circuler des trains voyageurs et fret. La défense de l'environnement, c'est le choix du train, peu polluant et économe en espace.

Tom, un internaute

Stress et bousculade dans les gares

L'affichage du quai de départ des trains se fait souvent tardivement. C'est stressant pour toutes les personnes physiquement diminuées par l'âge ou la maladie, car il faut aussi monter dans le train au plus tard deux minutes avant le départ, et la voiture dans laquelle on est placé peut être située en bout de quai. Les plans des trains, ou au moins l'orientation des numérotations des voitures, ne sont disponibles que sur le quai, en un seul point en général : est-il hors de portée d'ajouter sur les panneaux de départs des trains : « voiture 1 en tête (ou en queue) » ? Dois-je dorénavant retenir un accompagnateur et un fauteuil roulant pour pouvoir rejoindre ma place dans des délais compatibles avec mon état de santé ?

En Suisse, le quai de départ de chaque train est fixé pour toute l'année.

Jean Monestier, 66 Soler

La suppression des grands écrans dans les gares au profit d'écrans plus petits fait que les gens s'accumulent n'importe où, en général sur des lieux de passage, en attendant que leur train soit affiché, puis se précipitent tous ensemble et souvent en courant vers l'escalier roulant (ou pas) pour accéder au bon quai. On comprend la déception des voyageurs occasionnels qui sont arrivés en avance pour ne pas avoir de problème... et qui sont tout de même obligés de courir.

Jacques Ottaviani, FNAUT Aquitaine

TKPL

Des régions périphériques (Bretagne, Midi Pyrénées, Aquitaine) ont obtenu des réductions substantielles de la taxe kilométrique poids lourds.

Pour favoriser le transfert modal au lieu de conforter la dépendance pétrolière de ces régions, n'aurait-il pas été préférable de mettre en œuvre des compensations, comme la remise en service de chantiers rail-route, le développement des ports, une aide à la manutention des conteneurs chargeant sur bateau ou train ?

Un regard sur la carte montre par ailleurs l'iniquité de la mesure. En Bretagne, Rennes reste plus favorisé que Brest ; la Loire Atlantique (Nantes paye plein tarif) et l'Ille et Vilaine (Rennes) sont dans la même situation d'éloignement par rapport au reste du pays. L'application de la mesure crée un effet de seuil pouvant influencer sur les localisations d'entreprises.

Pourquoi ne pas appliquer la mesure d'une manière progressive : réduction complète en Finistère, département le plus éloigné, réduction intermédiaire dans le Morbihan et les Côtes d'Armor, pas de réduction en Ille et Vilaine ?

Dominique Romann, FNAUT Pays de la Loire

Les prix de la FUB

Comme chaque année lors de son assemblée générale, la Fédération des usagers de la bicyclette (FUB) a décerné ses bons et ses mauvais points.

Tours remporte le « Guidon d'or » pour le réaménagement du pont Wilson dans le cadre des travaux de la première ligne du tramway, qui entre en service en septembre 2013 : les piétons et cyclistes se partageront une bande de 4,20 m de large auparavant consacrée au trafic automobile ; les automobilistes ne pourront emprunter le pont que dans un seul sens. Mais, comme l'explique Geneviève Laferrère, présidente de la FUB, « il y a encore beaucoup à faire pour les cyclistes à Tours ».

Les villes de Valence et Vénissieux ont été nominées pour leurs efforts de mise en œuvre du code de la rue.

Le « Clou rouillé » revient à Marseille, « ville où les très rares aménagements cyclables sont souvent réduits à des coups de peinture sur le trottoir, quand ils ne sont pas totalement inutilisables, dangereux ou obstrués par des automobilistes en stationnement illicite ».

Ont été nominées les villes de Pontoise pour l'absence de zone 30, et Biarritz pour sa politique du tout voiture.

Vélos jumeaux

Une association tarnaise d'aide aux personnes handicapées prête des « vélos jumeaux », tandems sur lesquels les deux cyclistes sont côte à côte et non l'un derrière l'autre (l'Age de faire).

Savants à vélo

Au CERN de Genève, on s'intéresse au boson de Higgs mais aussi au vélo. Le service médical a incité le personnel à former des équipes de 4 personnes s'engageant à venir travailler à vélo au moins un jour sur deux au mois de juin. Le trajet domicile-travail pouvait être effectué partiellement en transport public, et un membre de l'équipe pouvait venir à pied ou en roller. Des cartes et des équipements de sécurité étaient fournis par le CERN.

Vélos-taxis

Fondée à Lille il y a 5 ans, Cycloville est une entreprise de vélos-taxis implantée aujourd'hui dans 11 autres villes françaises. Une centaine de véhicules à assistance électrique est en service. Le vélo-taxi est plus rapide que la voiture en centre-ville, peu onéreux (un euro/km) pour le client et écologique. Le coût du service est couvert à 20 % par le client et à 80 % par la publicité affichée sur le vélo-taxi. Ce nouveau mode de transport urbain a été testé avec succès au Japon.

✕ Un écologiste rhônalpin : « le Lyon-Turin est inutile, Hannibal a bien réussi à franchir les Alpes sans tunnel ». Voilà un argument imparable !

✕ Un opposant au Lyon-Turin, qui s'exprime dans une vidéo diffusée par la FRAP-NA (vimeo.com/64201772) : « la ligne 1 du métro parisien, inaugurée le 15 juillet 1900, a été construite à la fin du 19ème siècle, elle est aujourd'hui au même niveau technique que la ligne 14 ; c'est la preuve qu'une infrastructure du 19ème siècle peut parfaitement répondre aux défis du 21ème siècle ». La ligne 1 n'est pas une ligne de montagne...

✕ Un autre opposant au Lyon-Turin, qui ne sait pas lire une carte ferroviaire : « venant d'Italie, la LGV n'ira pas jusqu'à Lyon, il faudra prendre un car à Saint-Exupéry pour terminer le voyage sur les 25 derniers kilomètres ».

✕ Le site notav-savoie.over-blog.com : « le canotage (*sic*) entre Barcelone et Gênes est une bonne solution au transit des poids lourds du sud de la France ».

✕ Bruno Gollnisch, conseiller régional Rhône-Alpes, FN : « le Lyon-Turin est un projet européiste décadent qui va conduire au massacre des paysages ».

Notre-Dame-des-Landes

Un commandant de bord : « si on reconstruit Nantes-Atlantique comme dangereux, il faut fermer plusieurs milliers d'aéroports dans le monde, à commencer par celui de Chambéry : coincé entre deux montagnes ; un lac à un bout de piste, une ville à l'autre bout » (Aviation et Pilote, février 2013).

Qui a dit : « le point de non-retour est dépassé, l'aéroport se fera » ? Réponse dans notre prochain numéro.

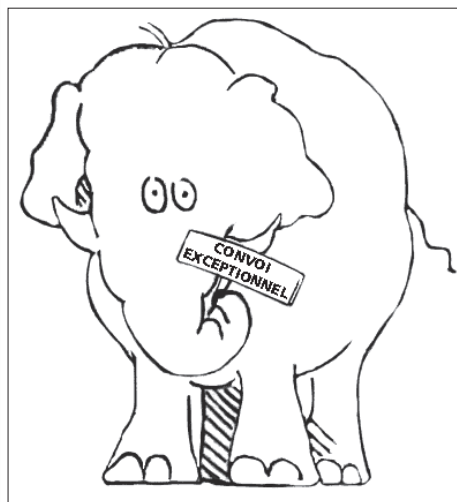
Modernisez votre vocabulaire

Ne dites plus à l'étranger mais à l'international, en province mais en région, échangeur mais émergence intégrée au tissu urbain, funiculaire mais ascenseur urbain, étape mais phase, automobile électrique mais électromobile, articulation entre modes mais rotules intelligentes, usager mais individu mobile, parking mais mode de transport à vitesse nulle, autopartage one-way mais trace directe, gadget mais solution innovante, bouclage du financement mais closing du process financier, financement rétroactif mais backloading, fin de l'automobile mais peak car, prime à la casse mais prime de conversion, pastille verte mais identification positive et interoperable des véhicules vertueux, opérateurs ferroviaires de proximité (OFF) mais entreprises ferroviaires alternatives (EFA), amende pour non-paiement du stationnement mais redevance de post-paiement, déplacements diffus mais mobilité zigzagante.

Seine-Nord : un président clairvoyant

Le rapport Massoni-Lidsky (voir page 4) a fait réagir les conseillers régionaux de Picardie. Olivier Chapuis-Roux (ex-PC) dénonce « ces députés qui ont menti pendant des années, entretenant l'illusion d'un canal qui allait à lui seul sauver la Picardie ». Christophe Porquier (EELV) rappelle les trafics surestimés, le coût sous-estimé, le gabarit de 4 400 tonnes se heurtant au mur du gabarit 3 000 tonnes de Belgique. Pour Michel Guiniot (FN), le rapport est « l'acte officiel de décès d'un projet qui n'aura été qu'un vaste enfumage, une opération politico-médiatique ».

À droite, on préconise l'acharnement thérapeutique et on réclame un effort supplémentaire de Bruxelles. « Vous n'avez rien compris, résume Claude Gewerc, président PS de la Région ; ce n'est pas seulement une question d'argent ; c'est tout le projet qu'il faut reconfigurer en partant des vrais besoins et de la situation économique de 2013. Si l'Europe octroie 1,5 milliard d'euros plutôt que les 300 millions demandés par Jean-Louis Borloo, il manquera du coup 1,2 milliard pour d'autres projets qui eux, ont démontré leur faisabilité technique et financière, et sont dotés d'une vraie rentabilité socio-économique. »



Le cheval, l'âne et le train

En octobre 2012, les policiers ont dû intervenir rue de Botiron à Creuzier (Allier). Un cheval était en train de se promener au beau milieu de la voie ferrée. Les fonctionnaires ont donc accompagné l'animal dans l'enclos dont il s'était échappé. L'animal n'a visiblement pas compris la leçon, puisque le lendemain soir, il s'est de nouveau échappé pour se rendre sur les rails, mais cette fois-ci accompagné d'un voisin : un âne. Les policiers ont dû ramener les compères à leur domicile.

Rapport Duron : des commentaires étonnants

Jean-Louis Borloo, ancien ministre de l'Écologie, dénonce « la vision court-termiste » du rapport Duron, alors que le SNIT visait à « réduire l'empreinte environnementale par la mise en œuvre d'alternatives au tout routier et à l'aérien ». Il déplore « l'enterrement des projets d'autoroutes ferroviaires qui va condamner notre pays au tout routier pour les 50 prochaines années ». Mais il ajoute : « l'exemple emblématique de ces nouveaux renoncements est celui du Canal-Seine-Nord, plébiscité par les élus », un exemple vraiment mal choisi !

Le Premier ministre Jean-Marc Ayrault a approuvé le rapport Duron et l'abandon des projets de LGV. Il n'a pas précisé si le projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes, qu'il défend avec un acharnement incompréhensible, était abandonné lui aussi...

Quant à la députée EELV Eva Sass, membre de la commission Mobilité 21, elle critique la seule LGV non éliminée par la commission, Bordeaux-Toulouse, en reprenant le refrain de la « modernisation de la ligne classique » qui « permettrait d'économiser 6 milliards tout en apportant quasiment le même gain en temps de parcours ». En clair, la modernisation de la ligne classique serait gratuite et ferait des miracles...

BIEN DIT

✓ Un collaborateur de Siim Kallas, commissaire européen chargé des transports : « nous allons concentrer nos moyens là où la valeur ajoutée européenne est la plus élevée, donc sur les projets transfrontaliers tels que le Lyon-Turin ; Rhône-Alpes est la 2ème région de France, que nous voulons connecter à la 1ère région d'Italie, et la ligne actuelle date du 19e siècle ; ces dernières années, on a beaucoup investi dans les routes et pas assez dans le rail ».

✓ Louis Nègre, président de la Fédération des Industries Ferroviaires : « on en est encore à la préhistoire du fret ».

✓ Keith Sutton, géographe : « le Lyon-Turin devrait s'appeler le Paris-Milan ».

✓ Olivier Domenach, directeur du cabinet Jonction, Aix-en-Provence : « le réseau marseillais est plutôt bien organisé, mais les élites ne montrent pas l'exemple, pas un élu un peu connu ne se déplace en transport public ».

Train + éléphant

Selon www.videos.tf1.fr, dans un parc naturel en Inde, début mars, « un éléphant est mort sous les rails d'un train » (*sic*). Depuis 2010, 49 éléphants ont été écrasés par des trains.

Le gouvernement indien a été appelé à agir pour protéger les éléphants errants à travers un pays traversé par un immense réseau ferroviaire.

ACCIDENT FERROVIAIRE DE BRÉTIGNY :

LA FNAUT SE PORTE PARTIE CIVILE

Alors que la sécurité, quel que soit le mode de transport, est un sujet difficile, le déraillement du train Paris-Limoges, le 12 juillet à Brétigny, a été immédiatement expliqué par les « experts ».

Ainsi un « représentant des usagers » a tenu des propos alarmistes, évoquant un « train poubelle » circulant sur une « ligne malade » : « ce sont les trains les plus âgés de la flotte, les plus vulnérables, qui circulent sur cette ligne », « des convois de bric et de broc ». « Les usagers ne peuvent continuer à utiliser ces lignes sans savoir ce qui peut advenir ». Il faut supprimer des circulations car « la SNCF n'est pas capable de faire circuler les trains en sécurité ».

Pour un autre « représentant des usagers », « il est temps que la SNCF cesse de donner la priorité au TGV ». Le collectif des opposants au Lyon-Turin est encore plus catégorique quand il affirme : « l'accident de Brétigny le confirme, il faut rénover le réseau ferroviaire plutôt que de construire de nouvelles LGV ».

Un ancien pilote de ligne a affirmé que le convoi accidenté comprenait des voitures de différents types, ce qui aurait pu avoir un impact sur la sécurité.

Des politiques sont intervenus, pour déplorer « la vétusté du matériel roulant », dénoncer « le tout-TGV », ou établir un lien entre l'accident et « la privatisation rampante de la SNCF ».

Tous ces commentaires prétentieux et imprudents ont créé une grande confusion, de quoi oublier que sur la route, c'est 1 ou 2 Brétigny tous les jours...

Comme les syndicats cheminots, hors Sud Rail qui a dénoncé « les lois du marché », la FNAUT s'est abstenue de toute polémique : elle a seulement publié un bref communiqué exprimant sa solidarité aux victimes et à leurs familles, et rappelant que tout commentaire sur les causes de l'accident était manifestement « prématuré et inconvenant ».

Sortir de la confusion

Une ligne malade est-elle dangereuse ?

Une ligne qualifiée de « malade » (la SNCF parle de ligne « sensible ») est, par définition, une ligne sur laquelle les trains sont bondés, en retard ou supprimés de manière récurrente, soit en raison de sa saturation, soit en raison de dysfonctionnements de la SNCF : la sécurité n'est pas directement mise en jeu.

Ancienneté = vétusté = insécurité ?

Même si toute modernisation contribue à la sécurité, cet amalgame est abusif. Malgré le vieillissement du réseau classique et l'ancienneté du matériel Intercités, la sécurité s'est améliorée depuis

2010, le nombre annuel des accidents et « événements critiques » engageant la sécurité a diminué de 60 % d'après RFF.

Si une ligne s'est dégradée, le trafic est réduit, ralenti, voire interrompu dès qu'un risque est détecté. Comme le dit le président de RFF : « lorsqu'un équipement vieillit, c'est sa performance qui se dégrade, non sa sécurité ».

Une automobile ancienne ayant passé le contrôle technique est sûre, de même qu'une route en état médiocre si on y roule lentement. Inversement, une automobile récente peut être dangereuse si ses pneus sont mal gonflés.

Le réseau classique est-il encore pénalisé par le tout-TGV ?

Le développement rapide du réseau des LGV a nui au réseau classique dans les années 1980-90, ce que la FNAUT a dénoncé. Le tir a été rectifié à la suite du rapport Rivier de 2005. Aujourd'hui, RFF investit 80 % de son budget, soit 2,5 milliards par an, sur le réseau classique (les LGV en construction sont surtout financées par l'Etat, les collectivités et le secteur privé) : 1 000 km de lignes sont rénovés par an, le rythme a doublé.

En 2012, selon la Commission des Comptes Transport de la Nation, 20,9 milliards ont été consacrés aux infrastructures de transports : 12 aux routes et 4,4 au rail, dont 2 aux LGV.

LGV et lignes classiques ne sont pas des vases communicants. La comparaison entre les scénarios 1 et 2 du rapport de la commission Mobilité 21 montre bien que, si les moyens financiers augmentent, les autoroutes en bénéficient bien plus que les lignes classiques.

La FNAUT partie civile

Les causes de l'accident étant encore inconnues, la FNAUT a décidé de se constituer partie civile auprès des Juges d'instruction du Tribunal de Grande Instance d'Evry, dès l'ouverture de l'information judiciaire. Elle sera représentée par Maître Aurélie Desbordes, avocate au barreau de Meaux.

La FNAUT, association de consommateurs agréée par l'Etat, peut exercer les droits de la partie civile « relativement aux faits portant un préjudice à l'intérêt collectif des consommateurs ». Elle l'a déjà fait lors de plusieurs accidents graves de transports publics, routiers, ferroviaires ou aériens. Elle aura ainsi accès à tous les éléments techniques et juridiques du dossier et pourra être associée au déroulement de l'instruction : bien informée, elle pourra ainsi se montrer vigilante sur le respect de la sécurité des voyageurs.

Activités de la FNAUT

- La FNAUT a remis un avis négatif à la commission d'enquête publique sur le projet de LGV Poitiers-Limoges.
- La FNAUT a été sollicitée pour représenter les voyageurs au CA de la Régie régionale des transports PACA. Le GECP assurera cette représentation.
- Jean-François Troin a défendu le projet Lyon-Turin lors d'un colloque sur les traversées alpines organisé par le réseau TLTE de l'université Paris 4.
- Jean Sivardière est intervenu auprès de Jean-Eric Paquet, directeur du réseau européen de mobilité à la Commission européenne, et de Rémi Pauvros, député PS du Nord, au sujet du projet de canal Seine-Nord. Il a rencontré Hubert du Mesnil, nouveau président de la société Lyon Turin Ferroviaire.
- Jean-Paul Jacquot a été auditionné à Bruxelles par la commission Transports du Parlement Européen sur le quatrième paquet ferroviaire, puis par le rapporteur Mathieu Grosch.
- Jean Sivardière et Jean Lenoir ont eu un long entretien avec Guillaume Pepy, président de la SNCF.
- Erick Marchandise et les représentants de la FUB et de l'AF3V ont rencontré Jean Bémol, conseiller de Sylvia Pinel, ministre du Tourisme, au sujet de la complémentarité train + vélo.
- Gilles Laurent a été consulté par la Cour des Comptes lors de la préparation de son rapport sur les transports des grandes agglomérations.
- Jean Sivardière est intervenu à Gap lors d'une réunion publique organisée par la Société Alpine de Protection de la Nature contre le projet A51.
- Jean Lenoir et François Jeannin ont rencontré des responsables de RFF (Serge Michel, Yann Le Floch et Ollivier Métais) pour leur faire part des attentes de la FNAUT concernant les dessertes Intercités impactées par la mise en service des TGV SEA et BPL en 2017.
- Régis Bergounhou a participé à une rencontre entre Bertrand Gaume, directeur de cabinet de Benoît Hamon, et ConsoFrance à propos du projet de loi sur la consommation.
- Jean Sivardière a rencontré Gilles Ricono, directeur du cabinet de Delphine Batho, ministre de l'écologie.

fnaut infos- Bulletin mensuel d'information

Directeur de publication : Jean Sivardière
CPPAP n° 0913 G 88319 - Dépôt légal n°217
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

LE TROISIÈME APPEL À PROJETS DE TCSP POUR LES VILLES DE PROVINCE

Réduire la vitesse automobile

Pourquoi la FNAUT réclame-t-elle une réduction de 10 km/h de la vitesse automobile hors agglomération ?

Les facteurs d'accidents sont multiples : vitesse excessive, abus d'alcool et de stupéfiants, prise de médicaments, somnolence, usage du téléphone portable... Cependant la vitesse joue un rôle dans tous les accidents, à la fois comme facteur causal et comme facteur aggravant.

Plus l'automobiliste roule vite, plus son champ de vision se rétrécit, moins il peut réagir à temps à un danger imprévu, et plus la distance d'arrêt de son véhicule est longue.

En 1981, un chercheur australien, Nilsson, a mis en évidence une loi empirique, bien confirmée depuis lors dans tous les pays : sur route et autoroute, la probabilité d'accident mortel est proportionnelle à la puissance 4 de la vitesse moyenne (en ville, à la puissance 2,5). Par suite, si on réduit de 1% la vitesse moyenne, on réduit de 4% le nombre des accidents mortels.

Cette loi explique bien la réduction de la mortalité observée depuis 2002 (la vitesse moyenne a diminué de 10 km/h soit environ 10 %, et la mortalité de 40 %).

Réduire la vitesse permet aussi de limiter bien d'autres phénomènes :

- la pollution de l'air et le bruit ;
- la dépendance pétrolière, le déficit commercial de la France (en 2011, la facture énergétique de la France a été de 61 milliards d'euros, soit 3,1 % du PIB ou encore 88 % du déficit commercial, dont 50 pour le pétrole) ; le seul abaissement de la vitesse sur autoroute diminuerait notre consommation de pétrole de près de 2 % ;

- les émissions de gaz à effet de serre (26 % des émissions françaises sont dues au secteur des transports) ;

- les coûts supportés directement par les automobilistes (1 300 euros par véhicule en 2011 pour le seul carburant) et les coûts externes supportés par la collectivité (25 milliards par an pour les seuls accidents, davantage encore pour les atteintes à la santé).

Manuel Valls, ministre de l'Intérieur, envisage sérieusement une réduction de la vitesse autorisée de 10 km/h afin de se rapprocher de son objectif, moins de 2 000 tués dans les accidents en 2020, et de favoriser la « transition énergétique ».

Jean Sivardière ■



Tramway de Grenoble (photo : Marc Debrincat)

Le gouvernement Ayrault a enfin lancé ce troisième appel à projets, déjà envisagé par le gouvernement Fillon. A cette occasion, la FNAUT rappelle que l'aide de l'Etat aux collectivités locales doit être conditionnelle et propose des critères de sélection des projets traduisant les besoins concrets des usagers. En matière de transport collectif urbain, il faut voir grand pour préparer l'avenir car la demande de transport collectif va très vraisemblablement exploser au cours des prochaines années. L'Etat ne doit subventionner que les projets les plus aptes à attirer les automobilistes, donc s'inscrivant dans des Plans de déplacements urbains volontaristes et reposant sur des techniques fiables, offrant une forte capacité et garantissant une vitesse commerciale élevée.

En avril 2009, un premier appel à projets de transports collectifs en site propre (TCSP) a été lancé auprès des collectivités locales de province dans le cadre du Grenelle de l'environnement. Le gouvernement Fillon a alors accordé une subvention de 800 millions d'euros pour la réalisation de 50 projets concernant 36 agglomérations : deux extensions de lignes de métro à Marseille et Lyon, 215 km de tramway, 150 km de bus à haut niveau de service (BHNS) et un funiculaire à Grasse.

Puis, en février 2011, suite à un deuxième appel à projets, 78 projets supplémentaires ont été subventionnés à hauteur de 590 millions d'euros : 14 km de métro, 152 km de tramway, 456 km de BHNS et deux liaisons maritimes.

En mai 2013, le gouvernement Ayrault a annoncé le lancement d'un troisième appel à projets « transports collectifs et mobilité durable ». Les dossiers doivent être remis le 15 septembre, les résultats

seront annoncés en décembre. L'engagement financier de l'Etat sera de 450 millions d'euros. Les travaux devront avoir été engagés avant la fin 2016.

Sont éligibles les projets de métro, tramway (rail et pneu), tram-train, BHNS, navettes fluviales et maritimes, transport par câble et crémaillère. Les projets d'amélioration de la performance des réseaux de transports collectifs, de parkings à vélos en interface avec ces réseaux et d'information intermodale sont également éligibles.

Les projets contribuant au désenclavement des quartiers dits prioritaires seront particulièrement encouragés.

La FNAUT regrette le lancement tardif de cet appel à projets, qui aurait dû intervenir dès le milieu 2012. A l'inverse, elle note avec intérêt qu'il ne concerne pas que des projets d'infrastructures stricto sensu et que l'articulation transport-urbanisme sera prise en compte, ce qui pourrait donner lieu à des initiatives intéressantes.

Fiabilité

Il ne s'agit pas d'innover mais de transporter, il faut donc éliminer les techniques aventureuses : tramways sur pneus (Nancy, Caen) et autres engins miraculeux (voir FNAUT Infos n°201).

Il faut privilégier le métro, le tramway ou le BHNS, et encourager aussi des techniques moins utilisées mais bien éprouvées telles que le trolleybus (Lyon, Limoges) et le funiculaire (Lyon, Grasse).

Le câble est à la mode (sous le nom de tramway aérien, aérotram ou encore liaison téléportée) ; il est fiable mais son créneau est très étroit : jonction entre quartiers dénivélés, franchissement d'obstacles naturels.

Pour des raisons évidentes - entretien moins coûteux, possibilités de maillage - il est souhaitable que la même technologie équipe un réseau de TCSP « lourd ». Ainsi à Strasbourg, le bon sens l'a emporté : la nouvelle ligne de TCSP Wolfisheim-Vendenheim passant par le centre sera équipée d'un tramway classique (voir encadré).

Capacité

La technique doit correspondre au volume de la clientèle potentielle. Le paramètre significatif est le volume de la clientèle à transporter à l'heure de pointe sur le tronçon le plus chargé de la ligne (FNAUT Infos n°173).

Les projets doivent avoir fait l'objet d'une comparaison des différentes techniques disponibles - métro, tramway et BHNS - en prenant soin de ne pas pêcher par sous-estimation du trafic attendu, comme c'est trop souvent le cas (le Busway de Nantes est un BHNS aujourd'hui complètement saturé et il est impossible d'augmenter sa capacité).

Dans les grandes villes, le BHNS ne doit pas prendre la place du tramway (comme à Toulon ou Metz), sauf à constituer explicitement une solution d'attente (l'évolution vers le tramway doit alors être prévue, les déplacements de réseaux doivent être étudiés et programmés dès la construction du BHNS).

L'expérience a confirmé ce que la FNAUT a toujours affirmé à partir de l'exemple allemand : le tramway n'est pas réservé aux grandes agglomérations, il peut être pertinent dans des villes de moins de 300 000 habitants (Le Mans, Brest, Angers, Dijon, Besançon, Avignon, Aubagne).

En cas de doute entre tramway et BHNS, il faut retenir le tramway : forte capacité, rendement croissant avec le volume du trafic, faible consommation d'énergie, absence de pollution atmosphérique locale.

On doit d'ailleurs s'attendre, dans un avenir proche, à un abaissement des coûts du tramway, ce qui va en élargir le créneau de pertinence économique.

D'autre part, l'évaluation des coûts d'un TCSP doit se faire sur une longue période : un tramway léger n'est guère plus cher qu'un BHNS car sa longévité est double de celle d'un bus.

Voir grand pour préparer un avenir « durable »

Il faut avoir de l'ambition, c'est-à-dire anticiper et voir grand car de nombreux facteurs amènent à penser que la demande de transport collectif pourrait exploser à l'avenir sous l'effet de contraintes nouvelles ou d'évolutions prévisibles de la société :

- l'évolution globale de la population (+ 15% d'ici 2040 d'après l'INSEE) ;
- la concentration de la population dans les aires urbaines et sur les littoraux atlantique et méditerranéen ;
- le vieillissement de la population ;
- la dévalorisation de l'image de la voiture chez de nombreux citadins ;
- la nouvelle attitude des jeunes face à la voiture (voir page 4) ;
- la densification souhaitable des zones urbaines ;
- la hausse vraisemblable du prix du pétrole et la nécessité impérieuse de limiter la dépendance pétrolière ;
- la nécessité d'enrayer la pollution de l'air urbain et la dégradation de la santé publique qui en résulte ;
- la nécessité de limiter les émissions de gaz à effet de serre ;
- la diminution du pouvoir d'achat d'une partie de la population ;
- le développement de l'autopartage ;
- l'introduction vraisemblable du péage urbain.

Dans cette perspective, comme en matière d'investissement ferroviaire, il faut éviter toute vision malthusienne. C'est bien l'orientation choisie par le gouvernement pour le Grand Paris.

On ne peut donc que s'inquiéter de voir des collectivités éliminer le tramway ou tram-train initialement retenu au profit d'un BHNS de moindre capacité (Toulon, Béthune et Lens) ou, pire encore, de la route (Nouvelle route du littoral de La Réunion), ou négliger les emprises ferroviaires disponibles malgré leur vocation ferroviaire évidente (Paris et la petite ceinture, FNAUT Infos n°213).

Ainsi, à Valenciennes, le tramway sera à voie unique sur une partie de son tracé pour ne pas gêner les automobilistes, et la branche desservant Saint-Saulve est remplacée par un BHNS, ce qui imposera à ses usagers une correspondance à la limite de Valenciennes.

Téléphérique urbain

Le téléphérique est une nouvelle technique très à la mode (FNAUT Infos n°181) : Brest, Toulouse, Grenoble, Val-de-Marne, Bordeaux, Marseille... ont des projets. Il peut effectivement être pertinent pour franchir un obstacle (fleuve, autoroute, forte dénivellation) et si la capacité du système est adaptée aux caractéristiques de la clientèle.

Dans une station de ski, la demande est continue et assez régulière au cours de la journée et la notion de fréquentation moyenne a un sens. En ville, s'il n'y a pas trop d'écart entre les flux des périodes creuses et ceux des heures de pointe, le téléphérique peut encore fonctionner de manière satisfaisante.

Mais la demande urbaine présente le plus souvent des pics horaires très marqués. Si la capacité des cabines est sous-dimensionnée, le téléphérique, même baptisé tramway aérien, ne peut encaisser ces pics et peut alors se saturer en quelques minutes : la formation de files d'attente dissuasives pour le public est inévitable.

Aymeric Gillaizeau, FNAUT Pays de la Loire

Homogénéité

Pour des raisons évidentes - entretien moins coûteux, possibilités de maillage - il est souhaitable que la même technologie équipe un réseau de TCSP « lourd ». Ainsi à Strasbourg, le maire Roland Ries a initialement voulu imposer le tramway sur pneus Translohr sur la future ligne de TCSP Wolfisheim-Vendenheim passant par le centre de Strasbourg. Puis il a annoncé que la ligne serait coupée en deux, le tronçon ouest étant équipé en tramway sur rails (vers Wolfisheim via Koenigshoffen), le tronçon nord pouvant l'être en tramway sur pneus (vers Vendenheim). Finalement, comme le souhaitait l'association ASTUS (qui a aussi obtenu le prolongement jusqu'à la gare de Vendenheim pour une connexion tram-TER), le bon sens l'a emporté : c'est le tramway classique qui a été retenu par la Communauté urbaine pour l'ensemble de l'itinéraire.

Un problème analogue se pose dans les villes déjà équipées d'un tramway et souhaitant introduire le câble.

Guidage ?

Le guidage des bus (optique, magnétique ou mécanique par un rail central) n'apporte pas grand-chose aux usagers par rapport à la conduite classique malgré des surcoûts considérables en infrastructure et matériel roulant. Mieux vaut un excellent BHNS qu'un mauvais tramway sur pneus offrant un service peu fiable (Caen et Nancy) ou un système à guidage magnétique qui ne fonctionne pas (Évêque à Douai).

Lianes et Chronobus

Les autorités organisatrices affichent la vitesse moyenne des bus de terminus à terminus, parfois élevée car la vitesse aux extrémités de la ligne ou en heures creuses est prise en compte. Mais cette vitesse n'est pas significative d'un bon fonctionnement de la ligne : ce qui compte pour l'usager, c'est la vitesse en centre-ville et aux heures de pointe.

Priorité aux feux veut dire que le bus ne s'arrête pas : s'il doit s'arrêter, même s'il peut déclencher le feu pour raccourcir le temps d'attente, il est abusif d'affirmer qu'il est prioritaire. Même des tramways sont pénalisés aux feux.

A Nantes, le Busway est un vrai BHNS dont les véhicules ne s'arrêtent jamais en dehors des stations, ce qui assure une vitesse moyenne de 20 km/h. Les lignes Chronobus n'ont pas la même efficacité, les bus sont obligés de s'arrêter aux feux, notamment face à l'Hôtel de ville dans une zone à trafic limité (ZTL), pour laisser sortir trois voitures d'un parking souterrain ! Sur un axe structurant... Sur certaines sections des lignes Chronobus, on a supprimé les feux pour les remplacer par un rond-point ou double rond-point à la nantaise (à l'anglaise), mais le bus n'est pas plus prioritaire qu'avant.

Comme les Chronobus de Nantes, les Lianes de Lille et de Bordeaux sont des lignes de bus certes améliorées, mais en aucun cas de véritables TCSP (FNAUT Infos n°216) ; ce sont seulement les lignes de bus les plus fréquentées du réseau, qui ont été rebaptisées.

Paris : couloirs obstrués ?

Non contente de vouloir transformer l'emprise de la petite ceinture en voie verte, Anne Hidalgo, candidate PS à la succession du maire de Paris, Bertrand Delanoë, envisage d'autoriser la circulation des voitures électriques dans les couloirs réservés aux bus !

Amiens : points stratégiques ?

La future première ligne du tramway d'Amiens (11 km, 23 stations) desservira, sur un axe nord-sud, les quartiers nord, la citadelle, les deux gares SNCF, le futur quartier Intercampus, le campus, l'hôpital sud et le pôle universitaire, donc les quartiers les plus denses, les établissements générateurs de trafic et les secteurs à projets. L'itinéraire sera parcouru de bout en bout en 35 minutes, contre 50 aujourd'hui en bus.

Cependant, pour des raisons de faisabilité technique et de coût, selon Amiens Métropole, l'hypercentre ne sera pas traversé par la ligne, mais contourné, tout point de cette zone se trouvant à moins de 500 m de l'une des 8 stations qui le desserviront.

MAXIMISER LES TRANSFERTS MODAUX

L'argent dépensé par l'État pour soutenir les projets des collectivités locales doit servir à renforcer les transports urbains de manière vraiment efficace, susceptible de provoquer des transferts modaux significatifs et s'inscrivant donc dans des Plans de Déplacements Urbains volontaristes.

Exiger des choix cohérents

Les projets subventionnés doivent permettre une réduction importante de la circulation automobile et ne pas être accompagnés de dispositions contradictoires : aménagements routiers générateurs d'étalement urbain et de trafic automobile supplémentaire, extension de la capacité de stationnement central.

L'aide de l'Etat doit être conditionnée à l'abandon d'éventuels projets routiers concurrents du TCSP. L'Etat doit prioriser les projets de TCSP qui s'accompagnent d'efforts de maîtrise du trafic automobile (restriction du stationnement central, extension des zones 30, aménagements cyclables, encouragement à l'autopartage, introduction du péage urbain).

On ne doit pas oublier le fameux précepte du préfet Maurice Doublet : « il faut dimensionner le transport collectif pour les heures de pointe et la voirie pour les heures creuses ».

Refuser les TCSP alibis

Métros et tramways ont connu le succès car ils offrent une bonne qualité de service et bénéficient d'une bonne image auprès du public. C'est aussi le cas du bus sous forme d'un « vrai » BHNS, c'est-à-dire bénéficiant des mêmes aménagements que le tramway.

L'Etat ne doit pas, sous le couvert du label TCSP servant à justifier une subvention, financer de simples lignes de bus présentant un habillage valorisant comme le sont les « Lianes » et autres « Chronobus », qui comportent certes des améliorations par rapport à une ligne classique mais n'ont rien d'un BHNS.

Garantir une vitesse commerciale élevée

Les projets de transports de surface doivent impérativement répondre à un objectif élevé de rapidité et de ponctualité afin d'assurer un report modal massif. Le tramway et le BHNS, dont on prétend faire une alternative au tramway, doivent donc disposer :

- de couloirs de circulation strictement dédiés sur l'ensemble de l'itinéraire ;
- d'une vraie priorité à tous les carrefours comme le Busway de Nantes (le TVM francilien dispose même de franchissements dénivelés) ;
- de temps réduits aux arrêts.

Cette troisième condition suppose :

- des trottoirs surélevés ;
- des véhicules à plancher bas ;
- l'accès autorisé par toutes les portes des véhicules ;
- l'achat et la validation des billets aux stations et non dans les véhicules.

L'exigence de confort exclut les dos d'ânes de ralentissement et le contournement des ronds-points, qui doivent être traversés en ligne droite.

L'objectif est d'assurer des vitesses commerciales aux heures de pointe d'au moins 20/22 km/h en périurbain et 16/18 km/h dans les centres villes.

L'aide de l'Etat doit être conditionnée au respect effectif d'engagements sur la vitesse, élément essentiel d'attractivité pour l'automobiliste : en effet il est très facile, après coup, de « raboter » un projet de TCSP, surtout de BHNS, jusqu'à en faire un simple bus peu efficace.

Assurer une excellente qualité de service

Le positionnement des stations doit faciliter les correspondances avec les autres lignes du réseau.

Les stations doivent être suffisamment capacitaires, être équipées de mobilier adapté, offrir une excellente information aux voyageurs et permettre l'achat des titres de transport. La vente à bord des véhicules n'est acceptable qu'aux arrêts peu fréquentés.

L'amplitude horaire doit être adaptée aux rythmes de vie actuels et garantir une alternative à l'usage de la voiture. Une ligne structurante de base doit fonctionner au moins de 5h00 à 0h30 en semaine : une telle amplitude est donc un minimum pour un tramway ou un BHNS. Le dimanche et les jours fériés, le fonctionnement doit débuter au plus tard à 7h00.

La fréquence de passage doit être d'au moins 10 min dans la journée, d'au moins 20 min en soirée sur un BHNS de petit niveau, ou de préférence 15 min jusqu'à 22h00 puis 20 min jusqu'à 0h30 ; de 15 min les dimanches et jours fériés (y compris le 1er mai).

Des informations sonores et visuelles (terminus, prochain arrêt) doivent être disponibles dans les véhicules.

Le transport collectif pouvant considérablement augmenter le « rayon d'action » du cycliste, le transport des vélos doit être autorisé dans les véhicules aux heures creuses.

La ligne doit comporter des parcs à vélos sécurisés proches des stations, comme à Strasbourg, Bordeaux, Angers.

Enfin la circulation des cyclistes le long de la ligne doit être organisée correctement, ce qui est bien loin d'être le cas le plus fréquent aujourd'hui.

Une politique de réseau

Bien choisir la technique du TCSP et assurer son attractivité ne suffit pas : le TCSP doit s'intégrer dans un réseau, en renforcer la cohérence et être pensé à l'échelle de l'agglomération.

La ligne doit tout d'abord constituer une ossature de la ville.

Elle doit donc desservir des points forts de l'agglomération (habitat, activités, services), actuels ou programmés.

A Dijon, les deux lignes de tramway ne traversent pas l'hypercentre contrairement aux lignes de bus qu'elles ont remplacées (rue de la Liberté), mais elles desservent des zones plus fréquentées (grands boulevards, place de la République).

De bonnes connexions avec les autres lignes sont indispensables.

La ligne en projet doit permettre ou renforcer un maillage du réseau existant. Une vision à long terme de l'évolution souhaitable du réseau de TCSP est pour cela nécessaire.

Strasbourg, Montpellier et Dijon constituent des exemples à suivre : les lignes de tramway présentent des troncs communs bien conçus facilitant les échanges entre elles. Mais à Lyon Part-Dieu, le métro et le tramway LEA sont mal connectés car la municipalité n'a pas voulu gêner les automobilistes...

Une vision intermodale.

La gare centrale SNCF doit être desservie : c'est le cas de la ligne 1 du tramway d'Orléans, mais ce n'est le cas ni de la ligne 2 d'Orléans (qui dessert l'hypercentre), ni de la ligne 1 de Nice, ni du Translohr de Clermont-Ferrand.

Il doit en être de même des pôles d'échanges multimodaux (Lille, Nantes). A Montpellier, les stations « P + tram » sont nombreuses. Mais à Dijon, la gare est le seul pôle multimodal ; à Orléans, il existe un seul point de correspondance entre réseaux urbain et départemental.

Pas de réseau à 2 vitesses

La mise en place d'un TCSP ne doit pas s'accompagner de l'apparition d'un réseau à deux vitesses - un réseau de TCSP performant implanté sur des axes privilégiés et un réseau complémentaire de bus négligé ou conçu uniquement comme système de rabattement sur le TCSP. Toutes les lignes de bus, et pas seulement celles qui desservent les axes lourds, doivent être mises à l'abri des embouteillages et bénéficier d'une « haute qualité de service ».

A Lyon, le développement important des TCSP - métro et tramway - n'a pas empêché une révolution de l'offre de desserte par les bus (opération Atoubus). Le

choix du métro n'a pas empêché Rennes d'offrir un réseau de bus performant, dont la vitesse moyenne, de loin la meilleure de France, dépasse les 19 km/h. A Toulouse, on observe un développement harmonieux des trois modes métro, tramway et bus.

Par contre, à Montpellier, les lignes de bus, lentes et tortueuses, ne sont conçues que comme des moyens de rabattement sur le tramway. A Strasbourg, le tramway est roi, mais le bus est le parent pauvre : amplitude, fréquences, confort sont médiocres ; en soirée, le réseau de tramway est mal relayé par celui des bus.

Un projet d'agglomération

Le projet doit, si possible, concerner l'agglomération et ne pas se limiter à la ville centre ou même au périmètre de transport urbain.

Dans l'agglomération lilloise, les villes de Roubaix, Tourcoing, Villeneuve d'Ascq... sont bien desservies par le réseau de métros et de tramways.

A Nîmes au contraire, des défauts de conception ont provoqué la suspension des travaux du BHNS, dont il reste un tracé tronqué (4 km) ne desservant pas le centre-ville. La ligne 3 du tramway de Montpellier va presque jusqu'à la mer mais, suite à des conflits entre élus, elle s'arrête avant... A Toulon, les bouchons aux entrées Est et Ouest de la ville ne seront pas réduits car le projet de BHNS est purement urbain.

L'Etat doit encourager les projets de desserte périurbaine, par exemple la réouverture de la ligne Lyon-Sathonay-Trévoux, éliminée lors des appels à projets précédents. Des opportunités analogues existent à Tours, Le Mans, Caen, Niort, Chalon-sur-Saône...

Densifier autour du TCSP

La densification des zones urbaines est devenue indispensable.

Bordeaux a connu dans le passé un étalement de l'urbanisation (l'agglomération occupe la même surface que le Grand Lyon mais est deux fois moins peuplée) qui pénalise les efforts actuels pour augmenter la part modale des transports collectifs.

En Ile-de-France, des schémas « directeurs » successifs n'ont pas su empêcher l'urbanisation anarchique dans des zones non desservies par les transports collectifs, et ces zones restent non desservies.

L'implantation d'une ligne de TCSP doit s'accompagner d'une densification de l'habitat et des activités (services publics et au public, commerces) le long de la ligne. L'avantage est évident : les ménages logés à proximité du TCSP seront bien desservis et utiliseront peu la voiture alors

que, s'ils sont contraints d'habiter loin d'une zone dense, l'étalement urbain qui en résultera générera inévitablement un trafic automobile supplémentaire.

D'où l'intérêt des contrats d'axes passés entre l'autorité organisatrice des transports urbains et les communes traversées : en échange de la bonne desserte garantie par le TCSP, elles s'engagent à densifier le long de la ligne (c'est le cas de la ligne E du réseau grenoblois, en construction).

Inversement le contrat d'axe doit garantir que le TCSP sera au rendez-vous des nouvelles urbanisations, notamment en cas d'alternance politique ou de crise financière. Une défaillance de l'autorité organisatrice des transports doit être sanctionnée.

Bien entendu, le volume des programmes immobiliers nouveaux ne doit pas être excessif mais rester compatible avec la capacité du TCSP (voir le contre-exemple du RER A parisien) : urbanisme et transport doivent être pensés simultanément.

La FNAUT attire régulièrement l'attention sur les possibilités offertes par les lignes inexploitées des étoiles ferroviaires urbaines pour limiter l'urbanisation diffuse en périphérie des grandes agglomérations et densifier autour des gares (FNAUT Infos n°183).

Mobiliser tous les financements disponibles

Le versement transport des entreprises doit être perçu au taux maximal autorisé. Les recettes du stationnement payant doivent être affectées aux transports collectifs.

Le péage urbain, qui fait légitimement participer les automobilistes au financement des transports collectifs, doit être légalisé dans toutes les agglomérations : le seuil retenu dans la loi Grenelle 2 - 300 000 habitants - n'a aucun sens, le principe du péage est valable dans toute agglomération.

La loi Grenelle 2 doit être respectée : la taxation des plus values foncières constatées à la suite de la construction d'un TCSP doit être effective. Si les promoteurs peuvent gagner de l'argent lors de grandes opérations immobilières, c'est aussi grâce à l'investissement public initial. Il faut cependant veiller à ce que la taxation n'alimente pas la spirale des prix de l'immobilier.

Disposer de financements consistants est indispensable à des choix rationnels : des moyens étriqués peuvent inciter certains élus, pour limiter les dépenses immédiates, à retenir une technique insuffisamment efficace, par exemple un tramway au lieu d'un métro, ou un BHNS au lieu d'un tramway.

Au Japon

Au Japon, pays très fortement peuplé et urbanisé, la tendance est la même qu'aux USA. François Bancon, directeur général de la recherche chez Nissan, remarque que « le marché est déclinant, même s'il tente de se stabiliser après la forte chute des années 2000 ».

« Les jeunes ne ressentent plus l'urgence de posséder une voiture. Leur rejet de la voiture ne concerne que la génération digitale des 15-18 ans qui estime qu'au Japon, on peut aller partout de façon rapide, fiable et sécurisante, avec les transports publics, pourquoi donc acheter une voiture ? »

En Europe

En Suisse et en Allemagne, 30% des 18-25 ans, jeunes citadins et plus encore jeunes femmes, ont aujourd'hui un rapport plus rationnel à l'automobile ; la possession du permis de conduire et surtout celle d'un véhicule ne sont plus un « must ». Ce n'est pas un renoncement pour des motifs écologiques ou imposé par le manque de moyens financiers, mais plutôt de l'indifférence ; les jeunes associent la liberté et l'innovation aux nouvelles technologies de l'information et de la communication.

Selon François Bancon, en Europe, la tranche des 15-18 ans se subdivise en trois parts : « 20 % aiment toujours la voiture, avec les vieux stéréotypes, gros moteurs, cabriolets, 4x4... ; pour 40 %, la voiture est un outil indispensable mais dans lequel on ne s'investit pas affectivement ; 30 à 40 % n'aiment pas la voiture. Le problème, c'est que cette tranche est plutôt leader d'opinion. On l'entend, elle s'exprime ».

La voiture perd sa dimension statutaire, l'âge moyen d'acquisition d'une voiture neuve est de 51 ans en Europe. On assiste à un passage d'un modèle de possession à un modèle d'usage.

En France

Dans les grandes villes, la proportion des 18-25 ans titulaires du permis de conduire, passée de 62 % à 68 % entre 1990 et 2000, est retombée à 61 % à la fin des années 2000 (source : CERTU). En raison de la crise, le taux de motorisation des jeunes a régressé de 23% à 18%.

En Ile-de-France, 40% des déplacements des jeunes de 15-25 ans se font en transport public, selon le STIF, et deux jeunes sur trois sont abonnés.

Disposer d'une voiture n'est primordial que pour 35% des jeunes, selon une étude du GIE Objectif Transport Public réalisée en 2012 ; 83 % des jeunes urbains considèrent que les transports publics, l'auto-partage, le vélo en libre-service et le taxi collectif répondent mieux à leurs attentes qu'une voiture.

AUTOMOBILE : LE DÉSAMOUR DES JEUNES

Le désintérêt des jeunes Français vis-à-vis de la voiture et leur engouement pour le transport public ne semblent corrélés qu'en partie à la baisse de leur pouvoir d'achat, à la hausse du coût de la voiture, à la congestion routière croissante et aux inquiétudes relatives à l'environnement : il s'agit d'une tendance nouvelle, déjà répandue aux USA, au Japon et en Europe. Selon l'assureur Allianz, « ce n'est qu'une question de temps avant qu'elle ne gagne l'Asie, l'Afrique et l'Amérique latine ».

Cette évolution prometteuse de la mentalité des jeunes a été totalement ignorée, lors de la campagne présidentielle de 2012, par certains candidats qui, au lieu de chercher à libérer les jeunes de la contrainte automobile, ont tenté de les séduire en leur promettant le permis de conduire pour tous, sans peine, voire même gratuit (FNAUT Infos n°205).

Aux USA

Selon un récent rapport de l'ONG U.S. Public Interest Research Group, la crise économique n'explique pas à elle seule la baisse du kilométrage annuel. Les modifications des habitudes de conduite ont en effet précédé la récente récession et semblent plutôt constituer un changement structurel. Les jeunes semblent moins enclins à conduire, ou même à avoir un permis de conduire, que ceux des générations précédentes.

La distance parcourue par personne et par an est passée de 8 700 à 16 100 km entre 1970 et 2004 (+ 85 %), au cours de ce que le rapport appelle le « driving boom », puis a légèrement diminué entre 2004 et 2012, pour atteindre 15 000 km (- 7 %), soit le niveau de 1996.

Autre signe de ce recul : fin 2012, les conducteurs représentaient 49 % de la population de plus de 16 ans contre 61 % lors du pic observé en juin 2005.

A l'opposé, les Américains ont effectué presque 10 % de plus de déplacements en transport public en 2011 qu'en 2005. Les déplacements à vélo et à pied ont également progressé.

Ces tendances sont encore plus marquées chez les jeunes : dans la tranche des 16-34 ans, la distance parcourue en voiture a diminué de 23 % de 2001 à 2009. Par ailleurs, de plus en plus de jeunes Américains n'ont pas le permis de conduire : leur taux est passé de 21 à 26 % chez les moins de 34 ans.

En 2008, moins d'un jeune de 19 ans ou moins sur deux avait le permis, contre deux sur trois en 1998.

Seuls 27% des nouveaux modèles sont achetés par des conducteurs âgés de 21 à 34 ans, loin des 38% des achats qu'ils représentaient en 1985.

Selon The Atlantic, au-delà de la question du pouvoir d'achat, c'est la représentation associée à la voiture qui a changé : synonyme de culture jeune au 20ème siècle, la voiture est aujourd'hui perçue comme un « investissement d'adultes ».

« La génération née entre 1983 et 2000 est plus susceptible de vouloir vivre dans des quartiers urbains et piétons et s'avère plus ouverte à d'autres transports que la voiture. 62 % des 18-29 ans disent préférer habiter à proximité de commerces, de restaurants, de bibliothèques et d'écoles, dans une zone également bien desservie par les transports publics, ils refusent un mode de vie qui dépend de l'automobile ».

« Le fait de grandir en banlieue expliquait que la voiture soit aussi centrale dans la vie des baby-boomers. Les clés de voiture signifiaient la liberté. Pour les habitants des villes, elles sont surtout synonyme de bataille pour trouver une place de parking ».

La nouvelle génération est aussi la première à adopter pleinement les technologies mobiles de l'Internet, qui offrent rapidement de nouvelles options de transport et peuvent même se substituer aux déplacements, grâce au télétravail, au shopping et à l'éducation en ligne, aux téléconférences, aux consoles de jeu et aux réseaux sociaux. « Beaucoup de jeunes se soucient davantage d'acheter le dernier smartphone ou la dernière console de jeu que d'obtenir leur permis de conduire ».

Si le déclin de la conduite chez les jeunes se poursuit, selon l'U.S. Public Interest Research Group, le taux de conduite devrait rester en-deçà du pic de 2005 jusqu'en 2040, malgré une croissance prévue de la population de 20 %.

Cette étude corrobore des recherches menées en 2012 par Michael Sivak de l'Institut de recherche sur les transports de l'Université du Michigan, qui avait déjà constaté que le pourcentage des Américains possesseurs du permis a diminué depuis 30 ans dans toutes les classes d'âge au-dessous de 40 ans : « la plus grande proportion d'utilisateurs d'Internet est associée à un taux d'obtention de permis plus bas. Ce résultat est cohérent avec l'hypothèse que les contacts virtuels réduisent le besoin de contacts réels chez les jeunes. »

Selon un sondage réalisé par KRC Research en décembre 2012, 35 % des 18-34 ans avouent qu'ils pourraient difficilement se passer de leur ordinateur, et 30 % de leur téléphone portable. La voiture n'arrive qu'en troisième position. Leurs parents, les enfants du baby-boom, font toujours le choix inverse.

Une desserte squelettique

Souhaitant aller en train de Bordeaux au Mans en fin d'après-midi un samedi, j'ai constaté qu'il était impossible de partir après 14h28 sauf à passer par Paris : le dernier train Tours - Le Mans arrive à 17h22 à Saint-Pierre-des-Corps, où est assurée la correspondance avec les TGV Bordeaux-Paris, aucun train ne circulant de Tours au Mans entre 17h07 le samedi et 9h07 le dimanche !

Une desserte aussi squelettique entre deux grandes agglomérations de 180 000 et 280 000 habitants distantes de moins de 100 km est sans doute unique en Europe de l'Ouest, et d'autant moins compréhensible qu'au trafic régional s'ajoutent des relations à plus longue distance telles que Caen-Poitiers, Le Mans - Bordeaux, Rennes-Tours. La connexion à Saint-Pierre avec les TGV Paris-Bordeaux est un atout pour la ville du Mans, mais bien mal mis en valeur.

Pour le malheur des usagers, la ligne Le Mans-Tours est gérée par trois autorités organisatrices de transports, l'Etat pour les services Intercités Caen-Tours, les Régions Centre et Pays de Loire pour les TER. L'insuffisance voire l'absence de concertation entre ces collectivités est certainement à l'origine de la situation actuelle. Est-ce faire preuve d'un optimisme excessif que d'espérer qu'elles sauront enfin s'entendre pour offrir le service attendu par l'usager ?

Il faut augmenter la fréquence des trains Le Mans-Tours, notamment en fin de semaine. Des services de cars sur l'A28 en 1 h 15 min pourraient être envisagés en complément des dessertes ferroviaires, en fin de soirée, pour assurer les correspondances avec les TGV Bordeaux-Paris.

Jean-Marie Tisseuil, FNAUT Ile-de-France

Gratuité des transports ?

La gratuité des transports urbains, qui vient d'être instaurée à Tallinn (FNAUT Infos n°215) ne présente pas que des inconvénients. Elle permet de supprimer tous les contrôles et les conflits qui s'ensuivent souvent, de remplacer les contrôleurs par du personnel d'accueil, d'améliorer l'accessibilité, de réduire le temps d'immobilisation des bus aux arrêts en éliminant l'obligation de la montée par l'avant, et plus généralement d'inciter à l'usage du transport collectif.

Mais l'instauration de la gratuité suppose que de nombreuses conditions soient remplies préalablement afin d'éviter des effets pervers :

- une maîtrise absolue de l'urbanisation diffuse périphérique ;
- un remplacement des recettes des usagers par un impôt local affecté aux trans-

ports collectifs ou, mieux, par un péage urbain ;

- le maintien de la propreté des emprises et des mesures évitant le squattage des véhicules (métro et bus) ;

- une dissuasion parallèle de l'usage de la voiture en ville par réduction de l'espace accessible et de la vitesse.

Sauf preuve du contraire, ces conditions ne sont respectées aujourd'hui dans aucune grande ville française et la gratuité y est donc inapplicable.

Il faut cependant rester ouvert aux expériences de gratuité et attentifs à leurs résultats. De nombreux services publics (ordures ménagères, accès aux espaces verts) ne sont pas financés directement par leurs usagers et fonctionnent très bien.

Jean Macheras, AUT-Ile de France

Des cars et des trains qui s'ignorent

Quand les cars interurbains sont chassés d'un centre-ville, ils ne donnent plus de correspondances avec les trains. Un très mauvais exemple est celui de Montpellier : la gare routière, qui était attenante à la gare, a été démantelée peu à peu au fur et à mesure des extensions du réseau de tramway et remplacée par un parking pour les voitures.

Les terminus des cars ont été ainsi dispersés aux principaux arrêts de tramway de l'agglomération, ce qui entraîne des ruptures de charge et des aléas, et allonge notablement les temps de parcours. Les correspondances car-car et car-train sont devenues particulièrement pénibles car il faut prévoir une marge importante.

Ayant constaté ces complications lors de déplacements occasionnels, je m'inquiète beaucoup des velléités de certains élus grenoblois de « débarrasser » le centre-ville d'une partie des bus et des cars en les rabattant sur le tramway. Cela a déjà été fait sur la ligne urbaine 23 et sur la ligne périurbaine 6550.

Les responsables du SMTC veulent aujourd'hui rabattre la ligne périurbaine 6020 sur la ligne A de tramway, et la longue ligne urbaine 1 sur la ligne E lors de la mise en service de cette dernière : deux correspondances au lieu d'une seraient alors imposées aux usagers venant du sud et souhaitant se rendre en centre-ville ou emprunter la ligne C du tramway...

Ceux qui décident d'imposer ces difficultés supplémentaires auraient probablement une attitude différente s'ils étaient eux-mêmes usagers des transports en commun. Si un rabattement sur un tram se défend lorsque le tram assure l'essentiel du parcours, il est aberrant si le tram ne sert que sur le ou les derniers km d'un parcours bien plus long effectué en bus ou en car.

Christophe Leuridan, ADTC-Grenoble

La doctrine de l'association « 40 millions d'automobilistes » relève d'une idéologie que la FNAUT n'a jamais cessé de combattre : j'ai une voiture, j'ai donc le droit de rouler, vite, sans contraintes, à petit prix ; la voiture est indispensable ; l'Etat doit payer.

L'association ne cesse de dénoncer les détracteurs du tout-automobile : « il faut préserver l'automobilité, facteur indispensable à la croissance économique et à la qualité de vie des ménages ». Elle n' imagine pas un instant qu'on puisse réduire la dépendance automobile.

La fermeture des voies sur berge à Paris ? « c'est oublier que la mobilité qu'offrent nos véhicules permet de générer une facilité de déplacements, inhérente aux besoins de développement économique de la ville ».

L'association s'insurge contre l'inertie du gouvernement face à la hausse du prix des carburants. Fin 2012, elle a proposé à l'Inspection Générale des Finances d'écarter la TICPE de l'assiette de la TVA ou d'abaisser le taux de TVA à 5.5%, les automobilistes pourraient ainsi économiser entre 25 et 30 centimes d'euros par litre de carburant. Mais elle s'est bien gardée de chiffrer la perte colossale de recettes pour l'Etat...

Lutter contre la pollution par le diesel ? « Nous proposons l'instauration d'une prime à l'achat d'un véhicule de remplacement plus récent et moins polluant, y compris d'occasion ». C'est encore à l'Etat de payer.

Sécurité routière ? Pas de « répression ». « Le permis à points de demain doit être plus souple à l'égard des conducteurs raisonnables et responsables, sans pour autant renoncer à la lutte contre la vraie délinquance routière ».

Il faut réimplanter des panneaux avertisseurs des radars fixes, « afin de ne pas exacerber un sentiment de piège et de rétablir l'équité entre ceux qui savent où est implanté le radar et ceux qui passent pour la première fois ».

Pour se justifier, l'association met systématiquement trois alibis en avant : l'alcool, les infrastructures, les pauvres :

- il faut « replacer l'alcool comme la première cause de mortalité au volant » ;

- « pour réduire les accidents, améliorons nos infrastructures, la route doit pouvoir pardonner et permettre d'éviter des accidents graves aux irréductibles qui auront enfreint la règle de tolérance à l'alcool » ;

- « une pastille verte serait clivante et socialement injuste, les moins aisés seraient contraints de laisser leurs véhicules au garage ».

X Philippe Dutrieu, directeur de l'Auto-mobile-Club du Nord : « les politiques deviennent autophobes mais ne se rendent pas compte des conséquences de leur philosophie ; les villes privilégient les transports en commun, mais cela défavorise notamment les personnes âgées qui ne veulent pas les prendre ».

X Jean Dionis du Séjour, maire UMP d'Agen : « un aéroport à 4 km du centre-ville, c'est une chance ; la LGV Bordeaux-Agen-Toulouse ne le mettra pas en péril ; en avion, on arrive en 50 min à Paris ; il faut moderniser l'aérogare ».

Super-bêtisier

X NKM, candidate UMP à la mairie de Paris : pour faciliter l'accès du métro parisien aux personnes en fauteuil roulant, elle veut installer davantage... d'escalators dans les stations (source : VRT, 18 juin 2013). Et elle ajoute : « toutes les grandes villes cherchent à réduire la place de la voiture mais rien de nous oblige à le faire en détruisant des dizaines de milliers de places de parking et en créant de gigantesques embouteillages, qui sont désormais le quotidien de chaque Parisien ». On fait comment pour réduire la place de la voiture sans supprimer des parkings ?

X Charles Buttner, président UMP du Conseil général du Bas-Rhin, voit dans le drame de Brétigny une raison de plus d'achever le TGV Rhin-Rhône. Il adopte cette position au nom de la sécurité. Selon ce spécialiste, la ligne Belfort-Mulhouse est surchargée et « cette compression pose fondamentalement la question de la sécurité ».

Réorientation

Le président PS du Conseil général de l'Isère, André Vallini, qui s'est battu stérilement avec les grands élus grenoblois pendant vingt ans pour imposer la rocade nord (orientée est-ouest), a « réorienté » sa politique et a annoncé, sans consulter personne, qu'il va financer l'élargissement à 2 x 3 voies de la tangentielle nord-sud A480, jugeant trop modestes les propositions de l'Etat pour y fluidifier le trafic. Sans craindre le ridicule, il veut aussi relancer l'autoroute Grenoble-Sisteron A51 au mépris de tout bon sens, en la faisant financer par une société autoroutière en échange d'un prolongement de concession.

Quant à Alain Carignon, ancien maire de Grenoble qui cherche à refaire surface, il propose que l'Etat finance « une tangentielle Nord Sud en souterrain de Veurey à Pont de Claix ». Il a oublié que cette fameuse tangentielle Nord-Sud en tunnel sous le Vercors a déjà été étudiée, et abandonnée par l'Etat en raison de son coût excessif.

Train et car en Suède

La ligne Stockholm-Eskiltuna (agglomération de 90 000 habitants), longue de 115 km, a été fermée pour travaux entre 1993 et 1997 (80 km ont été entièrement reconstruits). Les 8 AR/jour en 1h40 ont été remplacés par 18 AR par autocar en 1h55 à 2h20 : le trafic est alors passé de 230 000 voyageurs par an à 444 000. Lorsque le trafic ferroviaire a été rétabli (parcours en 1h, 17 AR/jour avec seulement 5 arrêts), la fréquentation a rapidement atteint 1 200 000 voyageurs par an (source : SETRA).

Le car en Argentine

En Argentine, l'alternative à l'avion, très coûteux, n'est pas le train, qui a quasiment disparu, mais le car. Le terminal routier de Buenos-Aires ressemble à un aéroport. Les trajets à longue distance se font de nuit ; 5 classes sont proposées. En 5ème classe, les sièges sont inclinables mais rustiques. Dans les véhicules de 1ère classe, on trouve 20 sièges (3 par rangée) très confortables permettant de s'allonger entièrement, couverture et oreiller sont fournis.

Le personnel de bord comprend deux chauffeurs qui se relaient, un chef de bord et un employé. Des repas sont servis à bord. Les voyageurs n'ont aucun contact avec les chauffeurs. Hors autoroutes, les cars sont soumis aux aléas de la circulation urbaine.

Les cars de Madrid

A Madrid (6 millions d'habitants), la part modale de la voiture est de 33% contre 45% dans la zone dense de l'Ile-de-France. Chaque jour, 5 000 autocars circulent sur 7 corridors autoroutiers périurbains, ils y disposent de priorités de circulation sur les sections congestionnées et assurent le rabattement sur des pôles d'échange avec le métro. Selon André Broto, directeur général adjoint de Cofiroute, le succès des lignes express d'autocar de Briis-sous-Forges sur l'A10 et de l'A14 doit inciter à transposer l'exemple madrilène en Ile-de-France sur 800 km de voies rapides.

Autoroute coûteuse

L'autoroute A 89 Lyon-Libourne, longue de 487 km, est quasiment terminée. Le tronçon Balbigny - La Tour de Salvagny (50 km), qui vient d'être mis en service, « permet de relier la façade atlantique à la région Rhône-Alpes ». Il comporte 7 viaducs et 3 tunnels, dont un de 3900 m, et a coûté 1,5 milliard d'euros (www.asf-a89.com). Il doit encore être raccordé à l'A6 suivant un schéma qui reste à préciser.

De même le débouché à Lyon de l'A45 Saint-Etienne - Lyon n'est pas fixé : on décide d'abord, on réfléchit ensuite.

MAL DIT

X Henri Martre, président d'honneur du Groupement des industries françaises aéronotiques et spatiales : « l'écologie est un handicap sévère, ses nuisances peuvent être catastrophiques ». Il dénonce « l'idéologie du CO2 », fustige les opposants à NDDL, « un projet dont la nécessité est évidente mais qui mobilise des foules hostiles de façon tout à fait extravagante », et s'alarme de l'abandon du deuxième aéroport de Toulouse alors que « l'aéroport existant est dans une situation critique » (Les Echos du 11-07-13).

X Ségolène Royal : « on a encouragé les Français pendant des années à acheter des voitures diesel, on ne va pas du jour au lendemain leur taper sur la tête avec un impôt supplémentaire ; l'écologie ne doit pas être punitive ; si à chaque fois qu'on fait de l'écologie, on met un impôt supplémentaire, les Français se détourneront de l'écologie ». Mais, sans écotaxes, comment trouver de l'argent pour faire de l'écologie ?

Un 38 tonnes égaré

Un samedi soir, fin mars dernier, un homme fait du raffut dans les rues de Pau. À son arrivée, la police découvre un Polonais complètement ivre et très énervé. Ce routier s'est arrêté à Pau pour faire une pause, visiblement bien trop arrosée... et ne retrouve plus l'endroit où il avait garé son 38 tonnes ! Il a eu droit à la cellule de dégrisement.

Usager captif

En mars dernier, un voyageur s'est retrouvé enfermé dans le hall d'accueil de la gare SNCF du Creusot. Il était venu en avance pour prendre le TER de 18h54 en direction de Dijon. Mais les portes du hall d'accueil se ferment automatiquement à 18 heures. Il a fallu appeler la Police pour le délivrer et lui permettre de prendre le train.

Qui a dit ... ?

« Le point de non-retour est dépassé, l'aéroport se fera » (question posée dans FNAUT Infos n°217) : Jean-Claude Gayssot, ministre des transports de Lionel Jospin en 2001, qui parlait bien sûr du troisième aéroport parisien.



Carcassonne-Quillan : un effort insuffisant

Les 9 millions d'euros (le conseil régional LR, RFF et l'État se sont entendus pour verser chacun 3 millions) destinés à la modernisation de la section Carcassonne-Limoux (26 km) ne seront pas suffisants pour retrouver le temps initial de parcours. De Carcassonne à Quillan (54 km), ce temps était de 58 minutes en 1994, alors qu'aujourd'hui, il est de 67 minutes. En 20 ans, 10 minutes ont donc été perdues faute d'avoir entretenu la voie qui, du coup, s'est détériorée. Le risque est la fermeture envisagée de la section Limoux-Quillan, le plus beau parcours de la ligne, qui donne accès à la ligne à vocation touristique Quillan-Axat-Rivesaltes.

Il faudrait moderniser l'intégralité de la ligne en haussant la vitesse de manière à se rapprocher des 50 minutes de temps de parcours qu'il est possible d'atteindre en maintenant les arrêts intermédiaires actuels. On pourrait rouler à 90 km/h de bout en bout, voire à 100-110 km/h entre Verzeille et la halte de Limoux-Flassian. De plus, en modernisant la signalisation pour autoriser le croisement en gare de Limoux, on pourrait faire circuler un train chaque heure et dans chaque sens, tant en été qu'aux heures de pointe.

Avec un TER à 1 euro, les rames seront bondées ! Mais les fonds alloués ne sont pas à la hauteur de l'enjeu. Manifestement, les élus de l'Aude et du Languedoc sont plus préoccupés par la création de gares TGV exurbanisées que par la revitalisation des lignes TER.

Eric Boisseau, FNAUT Languedoc-R

Le Mans-La Flèche : une étude biaisée

Comme l'a annoncé Gilles Bontemps, vice-président du Conseil Régional chargé des transports, la Région Pays de la Loire a dit non, définitivement, à la réouverture de la ligne La Flèche-La Suze (Le Mans). En revanche la fréquence de la desserte routière quotidienne Le Mans-La Flèche est renforcée.

Les justifications données sont que la clientèle potentielle est trop faible (350 voyageurs/jour) par rapport à celle d'autres projets situés en zone plus urbanisée, et que le coût de remise en état de cette ligne de 30 km est prohibitif (80 millions pour un tram-train, 140 millions pour un TER).

En réalité, cette étude minimise la clientèle potentielle : elle ne prend en compte que les habitants des communes situées à moins de 5 km de la ligne et elle s'appuie sur la fréquentation actuelle de cars alors que le train a une attractivité très supérieure.

Les coûts de reconstruction de la ligne sont surévalués, l'étude est répartie de l'ancienne gare alors que nous proposons de démarrer la ligne de la route des Mollans derrière Carrefour Market, soit 4 km de ligne, 3 passages à niveau et deux ponts en moins à reconstruire !

De plus, les coûts sont établis avec l'électrification de la ligne, ce qui ne me semble ni indispensable ni judicieux car aujourd'hui existent des motrices bi-mode tout à fait performantes.

Enfin la seule prise en compte du rapport coûts/clientèle potentielle condamne de façon inexorable nos territoires ruraux. Avec ces critères nous ne pourrions jamais « rivaliser » avec des territoires plus densément peuplés. Les règles du jeu doivent changer !

Martial Chateau, collectif fléchois de défense des services publics

Toulon, le tramway et le versement transport

En 2004, les élus de Toulon Provence Méditerranée ont procédé à une augmentation de 0,75 % du versement transport des entreprises en vue de financer le futur TCSP de l'agglomération. On se trouvait alors sous les prescriptions du plan de déplacements urbains prévoyant un tramway. Mais, sans débat du conseil communautaire, son président a décidé en 2008 qu'on installerait un BHNS à la place du tramway (FNAUT Infos n°215). Des travaux ont même été engagés.

Le Collectif « Un tramway pour l'agglomération toulonnaise » a introduit alors trois instances devant le Tribunal Administratif, pour lesquelles il a obtenu gain de cause. La juridiction a estimé qu'un BHNS, décidé au demeurant dans des conditions irrégulières, ne pouvait être assimilé à un tramway.

Pendant ces péripéties, l'agglomération a continué à percevoir la majoration du versement transport pour un investissement qui n'existait pas. Qu'est devenu le produit de cette majoration ? La réponse est donnée par l'adjoint aux transports lui-même dans une interview à L'Expansion : « cette majoration est nécessaire pour couvrir les coûts de fonctionnement du réseau Mistral » (le réseau de bus actuel). C'est une interprétation « osée » de la loi, et dans un cas similaire, la Cour de Cassation s'est prononcée en faveur du remboursement des trois dernières années de la taxe indûment majorée. Ce sont environ 60 millions d'euros qui devraient être remboursés par le contribuable si les entreprises s'avisent de les réclamer.

Collectif Tramway de Toulon

Activités de la FNAUT

- Jean Sivardière et Jean Lenoir ont rencontré Jacques Rapoport, président de RFF, au sujet des projets de LGV, de la conception des services, de la tarification des sillons, des interruptions prolongées de services pour travaux.
- Bernard Gobitz a exposé les besoins des voyageurs lors d'une journée-débat sur l'avenir du transport ferroviaire organisée par la CFDT.
- Jean-Marie Tisseuil est intervenu à Nevers lors d'un atelier technique sur le projet POCL, et Bernard Gobitz à Paris lors d'un atelier sur les aspects économiques et financiers du projet.
- Jean Lenoir a participé au conseil de validation de l'Office des Economies d'Energie dans les Transports (OEET).
- Agir pour l'Environnement, FNE, le RAC, Humanité et Biodiversité, et la FNAUT ont adressé une lettre commune à Delphine Batho, alors ministre de l'Ecologie, pour réclamer une prise en compte de l'environnement dans le choix des infrastructures de transports.
- Paul Mathis et Bernard Gobitz ont participé à plusieurs réunions du Débat National sur la Transition Énergétique, et à la Conférence environnementale.
- La FNAUT a saisi le Jury de Déontologie Publicitaire au sujet de la publicité pour les motos Honda « Jeunes, faites du bruit ». Le dossier a été préparé par Mélanie Vézard, juriste bénévole.
- La FNAUT a saisi la Commission des Clauses Abusives au sujet de clauses de contrats de compagnies aériennes et agences de voyage relatifs au caractère essentiel des horaires de vol et de l'itinéraire, et au refus d'embarquement des personnes de forte corpulence. Le dossier a été préparé par Nancy Rouyar, stagiaire au service juridique.
- La FNAUT a écrit à Frédéric Cuvillier, ministre des transports, pour lui demander que l'aide qui sera accordée aux collectivités locales pour construire des TCSP soit conditionnelle.
- La FNAUT a adressé une lettre ouverte aux présidents des conseils régionaux pour leur faire part de son inquiétude face à la dérive des coûts d'exploitation du TER par la SNCF : cette dérive menace directement la pérennité de certaines lignes.

fnaut infos- Bulletin mensuel d'information

Directeur de publication : Jean Sivardière
CPPAP n° 0913 G 88319 - Dépôt légal n°218
ISSN 0983-172 X - Tirage : 1200 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

AUTOPARTAGE CLASSIQUE OU VOITURE EN LIBRE SERVICE : NE PAS CONFONDRE !

Pétrole ruineux

Le secteur des transports est alimenté à 93 % par le pétrole, 5 % par les biocarburants et 2 % par l'électricité. La facture énergétique de la France a battu son record en 2011 : 62 milliards d'euros (3 % du PIB), dont 50 pour le pétrole (35 pour la route). Selon le ministère de l'Ecologie, l'énergie compte pour 88 % du déficit commercial de notre pays.

Or le prix du pétrole va inéluctablement augmenter sans qu'on puisse préciser avec certitude la date à laquelle il atteindra 200 dollars le baril, car il dépend de multiples paramètres aux effets contradictoires. Certains experts sont alarmistes : ce sera dès 2020. Pour d'autres, ce sera seulement vers 2050.

Mais la classe politique appréhende-t-elle cette crise énergétique, qui est aussi une crise sociale ? La situation des ménages à faible pouvoir d'achat, fragilisés par le coût du chauffage domestique et des carburants, est évoquée à chaque hausse du prix du pétrole. Mais qui se préoccupe de l'étalement urbain ? Au Canada, pour lutter contre ce phénomène dangereux, plusieurs provinces taxent les promoteurs qui implantent des logements loin des centres villes.

Comment peut-on envisager encore la construction d'autoroutes (A45, A31 bis...), alors que les crédits manquent dramatiquement pour les transports publics, dont la sous-capacité est notoire ?

Comment peut-on encore délaissier des emprises ferroviaires périurbaines et même urbaines (Anne Hidalgo comme NKM et les écologistes parisiens veulent faire de la petite ceinture parisienne un espace naturel ou ludique alors que toutes les grandes villes européennes exploitent ce type d'emprise pour y faire circuler des trains) et, sous le prétexte fallacieux d'économies à court terme, envisager la fermeture de voies ferrées régionales alors que l'autocar, indispensable par ailleurs, ne possède pas la capacité d'absorber les pointes de trafic, et que le wagon isolé est une composante indispensable du fret ferroviaire ?

Et pourquoi les collectivités locales ne soutiennent-elles pas plus vigoureusement l'autopartage classique, qui pourrait se développer à grande échelle ? Elles subventionnent bien les transports collectifs, or ce type d'autopartage favorise un meilleur usage de ces transports et libère un espace public précieux.

Jean Sivardière ■



Station Autolib à Paris (photo : Cédric Lecocq)

Le partage de la voiture fait-il diminuer son usage et la possession d'une voiture personnelle ? Nous présentons une étude du cabinet 6T sur la pratique de l'autopartage et l'analyse par Jean-Baptiste Schmitter, gérant du réseau France Autopartage, des deux formules existantes d'autopartage : sur réservation (le véhicule est rendu dans la station de départ, c'est l'autopartage dit traditionnel, classique ou en boucle) et en libre service (on dit aussi en trace directe, aller simple ou one-way : le véhicule peut être rendu dans n'importe quelle station du réseau). Les deux formules induisent des comportements très différents de leurs usagers : pour la FNAUT, seul l'autopartage classique est écologiquement vertueux et doit être encouragé par les collectivités locales.

Covoiturage et autopartage

Rappelons que ces deux nouveaux usages de la voiture sont très différents.

Dans le covoiturage, plusieurs personnes effectuent un même trajet, répétitif (domicile-travail ou étude) ou occasionnel, dans une voiture appartenant à l'une d'elles (FNAUT Infos n°185).

Entre 4 et 5 % des déplacements domicile-travail sont aujourd'hui effectués en covoiturage en France. En moyenne, la voiture transporte deux covoitureurs : un covoitureur sur deux est conducteur ou passager en alternance, un sur 4 toujours passager. Lors de déplacements à longue distance en covoiturage, le propriétaire de la voiture transporte en moyenne deux passagers.

Le covoiturage peut être, suivant les cas, un complément du transport collectif (dans les zones périurbaines ou rurales ne bénéficiant pas de desserte collective) ou au contraire un concurrent

(pour les déplacements occasionnels à longue distance). Comme nous allons le voir, il en est de même de l'autopartage, suivant la formule proposée au public : en boucle ou en libre service.

Dans la formule initiale de l'autopartage, dite classique ou en boucle, plusieurs personnes utilisent successivement une même voiture appartenant à l'une d'elles, à une coopérative ou à une entreprise, pour effectuer des trajets occasionnels différents, le plus souvent de courte distance (FNAUT Infos n°140, 178, 213).

Expérimenté depuis longtemps à la Rochelle sous le nom de Liselec devenu Yélobile, le libre service a été introduit récemment à Paris, sur le modèle de Vélib, sous le nom d'Autolib. Présenté comme une innovation miracle, il a bénéficié d'une très forte médiatisation et n'a été précédé d'aucune réflexion sur ses éventuels effets pervers, malgré les avertissements de la FNAUT et d'autres acteurs de la mobilité.

Dossier

LES SUCCÈS DE L'AUTOPARTAGE CLASSIQUE

En Suisse

Avec plus de 100 000 clients, 2 000 véhicules de 10 catégories différentes, et plus de 1 000 emplacements couvrant l'ensemble du territoire, la Suisse est le modèle de développement à grande échelle d'un service d'autopartage classique. Ce service existe depuis 1987 et est offert sur tout le territoire par la coopérative Mobility, le plus grand opérateur européen, qui a pour but « d'exploiter des véhicules de tous types en ménageant l'énergie, les matières premières et l'environnement ».

En 2006, une étude de l'Office fédéral de l'énergie a montré tout l'intérêt du service en terme de démotorisation : avant adhésion au service, 40 % des ménages possédaient au moins une voiture, 24 % après adhésion. L'étude chiffre l'impact environnemental global du service : en 2005 les 56 000 clients privés de Mobility ont évité l'émission de plus de 11 000 tonnes de CO₂, et 4,8 millions de litres de carburant ont pu être économisés. Les 1750 voitures du parc de 2005 remplaçaient presque 6000 voitures privées (www.mobility.ch).

Le succès de l'autopartage en Suisse n'est pas dû au hasard : il est très lié à l'excellente qualité des transports publics et des aménagements cyclables ainsi qu'aux restrictions apportées au stationnement dans les centres-villes, qui incitent à n'utiliser la voiture que de manière occasionnelle. Pour les mêmes raisons, le nombre d'abonnés par voiture partagée est très élevé.

Au Royaume-Uni

L'autopartage classique est proposé par différents opérateurs privés, fédérés au niveau national par une association à but non lucratif : Carplus. L'objectif affiché de Carplus est de créer un réseau national d'autopartage, intégré aux autres modes de transport et financièrement accessible à tous.

Le service est offert par 42 opérateurs différents dans 37 villes, avec 29 000 membres et 1 200 véhicules. A Londres en particulier, où 5 opérateurs sont présents, l'autopartage se développe très rapidement. Carplus a mis en place un système d'accréditation des opérateurs dont les critères portent sur l'entreprise, les conditions d'offre du service et la sécurité.

Carplus a mesuré l'impact du service sur les habitudes de mobilité et démontre que chaque véhicule en autopartage remplace 6 véhicules privés et qu'après adhésion, les usagers réduisent en moyenne de 50 % les kilomètres parcourus en voiture (www.carplus.org.uk).

Au Québec

Une étude de l'École Polytechnique de Montréal, publiée dans l'International Journal of Sustainable Transportation (<http://www.communauto.com/poly2012>), compare les usagers de l'autopartage aux propriétaires d'une ou plusieurs autos, habitant dans les mêmes quartiers de Montréal et ayant des profils sociodémographiques similaires.

Les résultats sont concluants : lorsqu'ils effectuent au moins un déplacement dans une journée type, les ménages composés d'un ou deux autopartageurs utilisent l'auto dans 8 % à 38 % des cas selon leur niveau d'utilisation du service, alors que la voiture est utilisée dans plus de 51 % des cas par les ménages similaires possédant une auto et dans 78 % des cas par ceux qui en possèdent deux.

Les autres modes de transport disponibles sont donc privilégiés par les autopartageurs au détriment de la voiture. Ainsi, les ménages composés de couples abonnés à l'autopartage utilisent, en moyenne, le transport collectif pour 38 % à 49 % de leurs déplacements tandis que les couples du même quartier l'utilisent dans 28 % des cas s'ils possèdent une voiture et dans 10 % des cas s'ils en possèdent deux.

Les écarts de comportement des usagers sont encore plus importants pour la marche et le vélo. Ces moyens de transport dits actifs sont utilisés en moyenne pour 31 % à 41 % des déplacements par les abonnés de l'autopartage, dans 18 % des cas par les couples possédant une auto et dans 10 % des cas par ceux qui possèdent deux véhicules.

Au Québec, le service d'autopartage est offert dans quatre villes par Communauto, en complémentarité avec les autres modes de transport actifs et collectifs. Cette entreprise à vocation sociale, urbanistique et environnementale dessert plus de 26 000 usagers grâce à un parc d'environ 1 200 véhicules.

L'étude récente confirme également les résultats de sondages précédents : seulement 12 % des ménages des usagers de l'autopartage abonnés à Communauto possèdent au moins une auto contre 66 % des ménages de la population générale comparable.

L'autopartage demeure une façon intéressante de réduire le nombre de véhicules en circulation. L'École Polytechnique de Montréal a d'ailleurs réalisé une autre analyse basée sur des sondages effectués auprès des abonnés de Communauto et celle-ci révélait qu'un véhicule partagé remplace 10 véhicules privés.

L'autopartage en France

L'autopartage classique bénéficie aujourd'hui de la hausse du coût d'usage de la voiture, des difficultés de parking dans les centres-villes et d'une attitude plus générale du public qui privilégie l'usage des biens de consommation à leur possession personnelle.

Selon le cabinet ADETEC, le potentiel de l'autopartage est très élevé en France car beaucoup de voitures roulent peu, voire très peu : une voiture roule en moyenne 50 minutes par jour ; 7 millions de voitures sont utilisées moins de 2 fois par semaine ; 17 millions de voitures font moins de 10 000 km par an et, parmi elles, 5 millions font moins de 5 000 km par an.

L'organisation de l'autopartage, qui est encore une pratique marginale, s'est peu à peu diversifiée en France.

Le réseau France Autopartage (www.franceautopartage.com), créé en 2002 et récemment rebaptisé CITIZ, regroupe 15 opérateurs locaux implantés dans plus de 50 villes de province : Strasbourg, Lyon, Grenoble, Marseille, Montpellier, Toulouse, Lille,... (700 voitures et 14 000 usagers au total, contre 3 000 seulement en 2005). Il ambitionne de devenir l'analogue de Mobility en Suisse ou Cambio en Allemagne.

Des opérateurs de transport public et des loueurs de voitures se sont aussi implantés dans le secteur de l'autopartage classique, surtout à Paris.

Enfin l'autopartage entre particuliers, qui existe depuis longtemps de manière informelle, peut se mettre en place sur tous les types de territoires, urbains, périurbains et ruraux, et concerne le plus grand nombre d'autopartageurs, s'organise peu à peu (http://www.adetec-deplacements.com/rapport_autopartage_sphere_privée.pdf). La location de voiture entre particuliers est une nouvelle forme d'autopartage (Bzzcar).

Après Paris et 50 communes de la première couronne (service Autolib lancé par Bolloré et la Ville de Paris, surtout pour promouvoir la voiture électrique), la formule de la voiture en libre service, calquée sur Vélov (Lyon) et Vélib (Paris), se met aujourd'hui en place à Lyon sous le nom de Bluely (attention : à Lyon, Autolib désigne un service déjà en place d'autopartage classique), et Bordeaux sous le nom de BlueCub.

Afin de favoriser le développement de l'autopartage, la loi Grenelle 2 (article 54) a prévu la création d'un label distinguant les meilleurs services (décret du 28-02-2012) : les véhicules labellisés peuvent dorénavant bénéficier d'emplacements de stationnement réservés. L'autopartage sera également pris en compte dans les PDU.

Une enquête instructive

Une vaste enquête a été réalisée en 2012 par le bureau de recherche 6T dirigé par Nicolas Louvet, en partenariat avec France Autopartage et avec le soutien de l'ADEME, auprès de 2 090 abonnés à 20 services français différents d'autopartage, essentiellement (à 95 %) classique.

La motivation première d'un autopartageur est le prix de revient, moins élevé que celui d'une voiture individuelle, qui comprend les coûts fixes (amortissement, assurance) et variables (entretien, carburant, stationnement, péages). Il s'agit donc d'une démarche de nature « économique » pour 51 % des autopartageurs recensés, « pratique » pour 45 %, « écologique » pour 35 %.

Près d'un autopartageur sur trois (29 %) a choisi l'autopartage au moment où il devait renouveler sa voiture.

L'étude met en évidence des changements de comportements des usagers. Avant de pratiquer l'autopartage, les usagers conduisaient en moyenne 5 246 km par an, avant de passer à 3 115 km (dont 1 477 en autopartage), soit une baisse de 41 % entraînant donc une réduction de la consommation de pétrole et des émissions polluantes. Cette baisse est de 77 % chez les ménages ayant abandonné leur unique voiture, et de 27 % seulement chez ceux qui ont abandonné leur deuxième voiture.

L'autopartage incite à utiliser davantage les autres modes : la marche (pour 30 % des autopartageurs), le vélo (29 %), les transports collectifs (25 %), le train (24 %) et le covoiturage (12 %). L'autopartage constitue ainsi un efficace « déclencheur de mobilités alternatives ».

Selon 6T, une voiture autopartagée, utilisée en moyenne par 20 abonnés, remplace 9 voitures personnelles (d'autres études donnent un chiffre de 4 à 6 seulement), ce qui libère 8 places de stationnement, soit une place libérée pour 2,5 abonnés. L'autopartage réduit aussi le nombre de véhicules en recherche d'un parking, qui représentent 5 à 10 % du trafic urbain (les Français passent 70 millions d'heures par an à en chercher).

Portrait robot

L'autopartageur est typiquement un actif urbain de 30-34 ans, avec ou sans enfant, très diplômé et disposant d'un niveau de vie correct mais sensible à son budget transport. Il habite une métropole et se trouve confronté au problème du stationnement. Il n'a pas d'opinions tranchées sur la mobilité. On ne le recrute ni chez les automobilistes forcenés, ni chez les militants alternatifs : c'est un pragmatique qui a, plus que la moyenne, une image neutre de la voiture comme des transports collectifs.

BOUCLE ET TRACE DIRECTE :

LES SEPT DIFFÉRENCES

Il existe des différences notoires entre l'autopartage classique (trajet en boucle) et la voiture en libre service (aller simple ou trace directe), qui ont des conséquences très différentes en termes d'impact environnemental urbain. Ces différences ont été explicitées par Jean-Baptiste Schmider, gérant du réseau France Autopartage.

Des usages très différenciés

En moyenne, une voiture en libre service est utilisée 30 minutes et parcourt 7 km par trajet, un véhicule en autopartage classique est utilisé 6 heures et parcourt 50 km, une voiture de location courte durée est utilisée 3 jours et parcourt 500 km. Le libre service, l'autopartage et la location courte durée sont donc des services de conceptions différentes et répondent à des besoins spécifiques, respectivement de déplacement urbain rapide, périurbain et interurbain.

Boucle ou libre service ?

L'autopartage classique permet de disposer d'une voiture à proximité du domicile, non pour les déplacements domicile-travail, mais pour les déplacements occasionnels de la vie quotidienne (rendez-vous, achats, balades, accompagnement des enfants).

Le libre service est une formule différente, réservée à une aire plus limitée, puisqu'il faut trouver une station pour déposer la voiture. Si on la garde pendant ses courses par exemple, son coût est vite plus élevé que celui de l'autopartage classique (10 à 15 euros/heure contre 2 à 3 euros).

Réservation ou usage spontané ?

Dans la formule du libre service, il est difficile de réserver une voiture plus d'une demi-heure à l'avance puisqu'on ne sait pas où les utilisateurs précédents vont déposer les véhicules empruntés. On présente souvent le libre service comme plus souple car n'obligeant pas à réserver, en fait la réservation est impossible et n'est pas proposée.

L'obligation de réserver dans l'autopartage en boucle est souvent présentée comme une contrainte, en réalité c'est une garantie d'avoir un véhicule quand on en a besoin, par exemple pour un rendez-vous important ou une fête de famille dans une semaine (mais si on a besoin d'un véhicule immédiatement, la réservation reste possible).

Le service Autolib Paris est, comme Vélib, très adapté à un usage spontané, mais sa fiabilité n'est pas garantie.

Cette différence est fondamentale pour la démotorisation. On ne se débarrasse de son véhicule personnel que si on a la garantie d'avoir une voiture lorsqu'on en a vraiment besoin.

Modèles diversifiés ou modèle unique ?

Le libre service est forcément limité à un seul modèle de véhicule puisqu'on ne sait pas à l'avance où chaque véhicule va être déposé. L'autopartage classique peut au contraire offrir une diversité de modèles permettant de couvrir l'ensemble des besoins automobiles : petite voiture pour un trajet en solo, modèle plus grand lorsqu'on a des passagers ou des objets à transporter.

La possibilité de disposer de voitures adaptées à des usages variés est un autre facteur de démotorisation.

Thermique ou électrique ?

Le mode de traction n'est pas essentiel : on trouve du one way thermique (Car2Go en Allemagne et aux USA) et de la boucle électrique (Autobleue à Nice). Néanmoins, il semble que l'électrique soit plus adapté à l'usage spontané (je prends le véhicule qui est le plus chargé au moment où j'en ai besoin) qu'à la réservation (je ne connais pas la charge du véhicule que je réserve, donc il devra être bloqué quelques heures avant mon usage pour que ma charge soit garantie).

Équilibre économique ou financement public ?

Aujourd'hui, même si leur modèle économique n'est pas simple, les services d'autopartage classique peuvent s'équilibrer à court ou moyen terme avec une subvention publique relativement faible. L'utilisateur paie alors la plus grande partie du service rendu, à l'instar des services étrangers et des plus anciens services français.

Les libres services électriques n'ont pas aujourd'hui de modèle économique et sont financés soit par les collectivités via des délégations de service public, soit par les constructeurs.

Le libre service trouvera peut-être son équilibre. En attendant, Autolib Paris a coûté 30 millions d'euros à la collectivité, et Yélobus à la Rochelle reçoit, depuis 13 ans, 500 000 euros d'aide publique annuelle pour 50 voitures.

Démotorisation ?

L'autopartage en boucle a démontré son impact urbain positif : démotorisation (une voiture autopartagée remplace 9 voitures particulières) et report modal (l'autopartageur roule deux fois moins en voiture et utilise plus le transport collectif et le vélo). L'impact du libre service semble moindre : il ne permet pas de remplacer complètement la voiture particulière et vient plutôt remplacer le taxi, le vélo, le bus ou le métro.

VOITURE EN LIBRE SERVICE : FAUSSE BONNE IDÉE

Nous citons ci-dessous des propos de Ludovic Bu, auteur, avec Marc Fontanès et Olivier Razemon, de l'essai « les transports, la planète et le citoyen ». Des propos tenus avant la mise en place d'Autolib Bolloré à Paris (<http://ludovicbu.typepad.com/>).

Le principal problème d'Autolib Paris est son fonctionnement en aller simple : la question du trajet retour ne se posera pas, celle du stationnement non plus, ce qui simplifiera l'usage de la voiture. Or, si on veut que les usagers s'interrogent sur le meilleur moyen de déplacement trajet après trajet, il faut que la voiture soit aussi compliquée à utiliser qu'un autre mode de transport.

Il est probable que les propriétaires d'une voiture ne vont pas l'abandonner grâce à Autolib. C'est donc ceux qui n'ont pas de voiture qui vont utiliser Autolib, probablement en partie en substitution des transports collectifs. Ce projet risque tout simplement de mettre encore plus de voitures sur les routes.

BIEN DIT

● **Thierry Chioca**, directeur de Venap (Auto Bleue, autopartage à Nice) : « les déplacements domicile-travail ne sont pas couverts par le trajet en boucle ; mais la trace directe positionnerait Auto Bleue en concurrence directe avec les transports collectifs de la ville ».

● **Pierre Mansat**, adjoint PCF au maire de Paris : « on ne parvient pas à l'objectif recherché ; Autolib' est un succès pour l'opérateur Bolloré mais, selon une enquête de la Ville de Paris, séduit surtout des passagers des transports en commun qui n'ont pas de voiture et ne supprime pas de voitures ».

● **Nicolas Louvet**, 6T : « l'autopartage est sous-exploité alors que c'est un levier pour faire accepter des politiques de restriction de la voiture en ville par des citoyens qui ont aujourd'hui une préférence pour la voiture ».

J'aurais préféré qu'on encourage les systèmes existants, comme l'autopartage en boucle, qu'on n'utilise qu'en cas de vrai besoin.

Il y a plein d'offres de transport, même en banlieue (bus, tram, RER, pistes cyclables). Mais on les utilise mal. Par méconnaissance, les gens font quasi toujours les mêmes trajets. Il faudrait leur faire connaître toutes les possibilités qui s'offrent à eux. Mais au lieu de rechercher l'amélioration, l'optimisation de l'existant, ne serait-ce que par la communication (plan des pistes cyclables, diffusion des horaires des bus), on crée de nouveaux services. In fine, on aura un existant non optimisé et un nouveau service bancal.

La principale raison de prendre sa voiture, c'est qu'elle est simple à utiliser et toujours disponible. C'est plus compliqué d'utiliser les transports en commun ou le vélo (il faut connaître les horaires, les lignes, le maillage des pistes cyclables...). Et même marcher est parfois compliqué ! Si on veut obtenir un changement d'habitudes, c'est là qu'il faut investir.

Nous citons également les réflexions de l'association lyonnaise La Voiture Autrement affiliée à la FNAUT, qui représente les usagers de l'autopartage.

L'autopartage peut satisfaire toutes les exigences d'un automobiliste urbain, ce n'est pas le cas du libre service : les locations sont trop chères si on les prolonge, elles sont faites pour des usages très brefs. Imaginez-vous renoncer à votre voiture si vous ne pouvez quitter la ville pour aller voir des amis dans le Beaujolais ou aller avec les enfants faire un pique-nique à la campagne ?

Le libre service ne permet pas de se passer de voiture. Il se présente plutôt comme une alternative au transport collectif pour des déplacements ponctuels. Il s'agit in fine de permettre à des gens réticents au transport collectif de ne pas payer le taxi !

Il ne faudrait pas que la puissance publique profite de l'arrivée de Bolloré à Lyon pour se désengager et tuer l'autopartage au profit du privé, ce que laisse vraiment craindre le silence assourdissant des politiques - Mairie, Grand Lyon, Région - dont aucun n'a cru bon de rappeler le travail accompli par Autolib Lyon, qu'ils financent pourtant depuis des années, mais dont ils n'assurent pas la promotion.

On peut craindre aussi que la concurrence faite aux prestataires d'autopartage classique sur le segment de la courte durée ne déstabilise aussi les autres composantes du service (moyenne durée, véhicules variés), et surtout que cette concurrence s'effectue à armes financières inégales, puisque Bolloré est un grand groupe industriel qui ne cherche pas à rentabiliser son service mais seulement à rendre ses voitures populaires pour en assurer une commercialisation plus large.

L'autopartage et le libre service Bolloré sont-ils d'ailleurs traités sur un pied d'égalité par la puissance publique ? A la différence d'Autolib à Paris, qui est encadré par une délégation de service public, le libre service de Bordeaux relève de l'initiative du groupe Bolloré. Il sera développé sur la base d'une Autorisation Temporaire d'Occupation du domaine public. On peut se demander si les prix de l'ATO sont les mêmes pour Bluey et Autolib à Lyon, et pour BlueCub et Autocool à Bordeaux.

Le point de vue de la FNAUT

Bien loin de constituer une alternative à la voiture, l'autopartage en libre service, conçu sur le modèle du Vélib parisien qui a fortement contribué à l'essor de l'usage du vélo urbain, encourage des citoyens non motorisés à utiliser la voiture au détriment de la marche, du vélo et du transport collectif ; il concurrence aussi le taxi et l'autopartage classique. L'utilisateur a en effet la certitude de trouver une place de parking à destination.

Cet effet pervers prévu par la FNAUT est aujourd'hui confirmé : le libre service est une innovation irréfléchie (une de plus...) et, par ailleurs, il renforce l'image trompeuse de la voiture électrique, qui est bien loin d'être aussi écologique que ses promoteurs l'affirment (FNAUT Infos n°211).

A l'inverse, l'autopartage traditionnel a un double impact vertueux.

- Il incite fortement à réduire l'usage de la voiture au bénéfice des modes alternatifs. Il impose en effet quelques contraintes (réservation à l'avance, retour du véhicule au point de départ) et a un coût immédiatement perceptible, ce qui amène l'utilisateur à s'interroger sur le mode de transport le mieux adapté au déplacement envisagé et à ne pas céder à la facilité automobile. Il en résulte une réduction de la congestion, du bruit et de la pollution de l'air, des risques d'accidents, des gaspillages de pétrole et des émissions de CO₂.

- Il peut jouer un rôle fondamental en poussant ses usagers à se démotoriser et donc à libérer une part importante de l'espace public consacré au stationnement sur voirie et dans les parkings publics de surface. Il facilite du même coup la mise en place d'aménagements favorables à la circulation des piétons, personnes handicapées, cyclistes et transports collectifs de surface, au stationnement des taxis et des voitures autopartagées, aux livraisons, à des espaces de repos et des espaces verts, à la mise en valeur du patrimoine architectural ou naturel (de manière analogue, les entreprises qui favorisent les déplacements de leurs salariés en covoiturage ou en transport collectif par un plan de déplacements d'entreprise peuvent réduire la taille de leurs parkings au bénéfice d'autres utilisations).

Pour toutes ces raisons, l'autopartage classique est un outil fondamental de rénovation urbaine car il est susceptible de rendre la ville plus agréable à vivre et plus attractive, de retenir ses habitants tentés par la fuite à la campagne pour échapper aux nuisances et à la rareté des espaces publics et naturels en ville, enfin de mieux faire accepter les politiques de densification de l'habitat.

La sanction insuffisante du stationnement non payé a des conséquences néfastes : une raréfaction des places libres, qui favorise le stationnement gênant ou même dangereux, et pénalise piétons, personnes handicapées, cyclistes, livreurs, transports collectifs, taxis ; la congestion de la voirie et la pollution dues aux automobilistes qui « tournent » à la recherche d'une place ; la perte de recettes pour la collectivité.

La FNAUT a donc toujours soutenu les efforts du GART et de l'UTP pour obtenir la réforme du stationnement (et combattu les imbéciles amnisties présidentielles des PV). Elle apprécie la décision du Parlement qui n'a pas cédé aux pressions des ministères de l'Intérieur et des Finances, pressions d'autant plus irrationnelles que les amendes ont rapporté 183 millions d'euros à l'Etat en 2012, les frais de recouvrement se montant à 169 millions : tout ce blocage pour 14 millions... (la TVA sur les redevances rapportera au contraire 100 millions par an à l'Etat).

Le système de gestion du stationnement qui devrait être introduit en France fonctionne avec succès en Grande-Bretagne (y compris pour le stationnement gênant), Belgique, Espagne, République Tchèque. Alors qu'en France, une amende par place payante est infligée par mois, ce taux est de 7 en Grande-Bretagne.

Ceci étant, bien des incertitudes subsistent, même si la loi affecte le produit des amendes à la « mobilité durable ». Si le lobby automobile craint une hausse du prix du stationnement et du montant des amendes (on évoque une fourchette de 8 à 35 euros), la FNAUT se pose d'autres questions.

Les élus auront-ils le courage politique de durcir les conditions du stationnement dans leur centre-ville ? Ne vont-ils pas, à l'inverse, être tentés de réduire le coût du stationnement et le montant des amendes suite à la hausse des recettes, ou de multiplier l'offre de stationnement sur voirie au détriment d'usages plus écologiques ?

La raréfaction des voitures-ventouses ne va-t-elle pas accélérer la rotation des voitures sur les places de stationnement et renforcer l'aspiration des voitures venant de la périphérie ?

Enfin gardera-t-on à l'esprit qu'une bonne politique de stationnement passe aussi par la création de parcs relais en périphérie de la ville et des tarifications combinées avec les transports publics ; et aussi par une utilisation plus intelligente de la voiture : plus grande accessibilité des services de taxis, encouragement à l'autopartage et au covoiturage ?

STATIONNEMENT : FIN D'UN SERPENT DE MER ?

Après le Sénat en juin, l'Assemblée nationale a adopté le 20 juillet le principe de « décentralisation-dépénalisation » du stationnement payant en ville, qui remplace l'actuelle sanction pénale du non-paiement - le fameux « PV » - par une simple redevance forfaitaire à régler à l'autorité locale, laquelle sera libre d'en fixer le montant. On en parlait depuis plus de dix ans...

Mais rien n'est joué car le gouvernement peut encore céder aux pressions des administrations centrales et du Conseil d'Etat.

Une situation inefficace

Actuellement, les communes peuvent réglementer le stationnement de surface sur leur territoire (localisation et redevance horaire, la durée autorisée ne dépassant pas en principe deux heures) en fonction de considérations locales (densité de population, congestion de la voirie,...).

Mais elles ne peuvent pas réglementer le non-paiement (ou le dépassement de la durée ayant fait l'objet du paiement), sanctionné par une amende pénale forfaitaire d'un montant de 11 euros jusqu'au 1er août 2011, 17 euros depuis cette date (le contrevenant a un mois pour payer sous peine d'une amende majorée à 33 euros). Ce montant est fixé par l'Etat pour tout le territoire, sans lien avec le prix local du stationnement.

Le maire impose l'amende en vertu de son pouvoir de police ; le PV est traité dans un centre national implanté à Rennes (celui qui traite les infractions au code de la route) puis transmis à la police judiciaire ; l'encaissement de l'amende est aussi géré à Rennes... dans un autre centre dépendant du ministère des Finances.

Défaut majeur du système : si une amende à 17 euros, le montant actuel uniformisé, peut sembler excessive dans les villes moyennes où le tarif de stationnement sur deux heures ne dépasse pas un euro, elle est au contraire sous-évaluée à Paris où ce tarif atteint 3,60 euros et où l'automobiliste a donc intérêt à laisser sa voiture sur place toute la journée sans payer et à prendre ainsi un risque limité : le taux moyen de paiement spontané est de 35 %, le taux de verbalisation de 20 %, et le taux du recouvrement des amendes de 50 %. La collectivité locale y trouve d'autant moins son compte qu'in fine l'Etat ne lui reverse que la moitié des amendes recouvrées. Ainsi, pour 100 infractions au stationnement payant, non seulement elle perd des recettes de stationnement, mais elle ne perçoit en moyenne que le produit de 5 amendes.

Une réforme vertueuse

Avec la nouvelle formule, si un automobiliste ne met pas son ticket derrière

son pare-brise ou dépasse la durée de stationnement acquittée, il ne sera pas considéré comme étant en infraction mais comme ayant choisi un forfait journalier de stationnement, de même qu'à défaut de montrer son ticket de péage à la sortie d'une autoroute, on doit acquitter le coût du tronçon autoroutier le plus long. Il ne paiera donc plus d'amende à Bercy, mais simplement un forfait à l'autorité locale. Ce forfait ne pourra excéder le coût d'une journée de stationnement soit, selon le CERTU, 36 euros à Paris, 20 à Lyon, 17 à Nantes, 14 à Pau et 6 à Moulins.

Le constat du GART

« Dans les grandes villes, le montant de l'amende n'a pas suivi celui du coût horaire du stationnement, il a donc perdu progressivement son caractère dissuasif et laissé le champ libre à la fraude et aux incivilités ; de plus en plus, gendarmes et policiers nationaux et municipaux sont affectés à d'autres missions que la surveillance du stationnement et le taux de verbalisation a baissé ; la fraude est devenue la règle et le paiement l'exception ; la séparation entre les pouvoirs de la commune et ceux de l'Etat a rendu inefficace la lutte contre la fraude et freiné une bonne gestion du trafic automobile en ville ».

L'Autorité organisatrice de la mobilité urbaine (AOMU, ex-AOTU dont les compétences ont été élargies) touchera donc directement la totalité des revenus du stationnement payant (le stationnement gênant ou dangereux, interdit par le code de la route, restera dans le domaine pénal). L'AOMU disposera ainsi de moyens renforcés pour une gestion cohérente des déplacements. La France s'alignera de ce fait sur un mode de traitement du stationnement urbain déjà mis en œuvre dans de nombreux pays européens.

Selon le récent rapport des inspections ministérielles, les incidences « juridiques, organisationnelles, financières et techniques » de la réforme font qu'il faudra au moins deux ans pour la mettre en place. De nombreux « détails » restent en effet à préciser. Les agents municipaux disposeront-ils des équipements de saisie électronique nécessaires ? Quelle sera la procédure de contestation ? Comment les tâches seront-elles partagées entre les services locaux et le centre national de Rennes, si l'on maintient un traitement centralisé pour faire des économies d'échelle ?

Ces problèmes ne doivent pas pour autant ralentir la mise en place d'une réforme indispensable.

Jean Macheras et Daniel Mouranche,
AUT Ile-de-France

Voyageur en rade

En temps normal, on peut se rendre de Saintes à Limoges par TER en 4h environ, pour 40 euros. Lors de travaux effectués récemment entre Angoulême et Limoges, la SNCF a proposé la solution de secours suivante : départ à 19h54, correspondance à Toulouse entre 23h45 et 1h02, passage sans arrêt à Limoges, correspondance à Orléans-Les Aubrais entre 6h21 et 8h38, arrivée à Limoges à 10h54, le tout pour 149 euros.

Message d'un internaute à la FNAUT

Tram-train

Depuis la mise en service du tram-train Nantes-Clisson en 2011, les dysfonctionnements techniques sont récurrents et des services sont perturbés ou supprimés. Plus fondamentalement, c'est le choix même du tram-train par la Région qui est en cause. Ce matériel était annoncé comme étant doté d'une forte capacité d'accélération, mais le vieux RER C d'Ile-de-France, matériel lourd à deux niveaux, est plus performant.

Le tram-train n'est qu'un tramway urbain disposant d'une motorisation renforcée, d'une caisse renforcée à l'avant et de toilettes. En 1970, avec du matériel moins moderne, un omnibus desservant toutes les gares effectuait le trajet Clisson-Nantes en 29 min, comme le tram-train aujourd'hui. Se baser sur un matériel lent et sous-capacitaire est contradictoire avec la volonté affichée d'augmenter la fréquentation, car toute évolution future à moindre coût est impossible.

Aymeric Gillaizeau, FNAUT Pays de la Loire

Premier voyage sur le T5

J'ai été l'un des premiers utilisateurs du tramway sur pneus T5, entre Saint Denis et Sarcelles, le 29 juillet dernier.

Les dimensions des rames sont réduites par rapport à celles des tramways sur rails, plus larges et le plus souvent plus longs... Si le design est sympathique, le confort n'a rien à voir avec celui d'un tramway sur rails : secousses à chacun des démarrages, dignes du plus mauvais des conducteurs de bus, vibrations très importantes durant le parcours me laissant penser qu'il faudra régulièrement vérifier la tenue des vitres, panneaux, éclairages, rambardes, sièges, dispositifs de validation... qui pourraient avoir tendance à se dévisser.

Il y a aussi un balancement permanent, vertical, à certains moments supérieur à celui qu'on ressent dans un bus, un peu comme à bord d'une vedette rapide. Le bruit des pneus aussi est une nouveauté par rapport aux tramways sur rails plus silencieux.

Bref, c'est un vrai changement qui accroît encore la diversité de ce réseau de lignes indépendantes et non connectables, au moins pour le T 5 et le T 6 qui ne pourront pas être reliés aux autres lignes si un jour l'initiative est prise de constituer un vrai réseau comme à Montpellier ou à Strasbourg.

Jacques Andreu, 94600 Choisy-le-Roi

Tramway ou BHNS ?

Il existe trois types de BHNS :

- le BHNS lourd, apte à remplacer un métro (RIT de Curitiba ou Transmilenio de Bogota), consomme beaucoup plus d'espace au sol qu'on peut en trouver habituellement dans nos villes ;

- le BHNS peut offrir une qualité de service comparable à celle du tramway (fréquence, rapidité, régularité) si on lui en donne les moyens (site propre intégral, priorité systématique aux carrefours), c'est le cas du Busway de Nantes, mais il n'est pas beaucoup moins cher (10 millions d'euros/km) que le tramway ;

- enfin, on parle de plus en plus de BHNS pour désigner un ensemble d'améliorations ponctuelles sur une ligne de bus (aménagement des arrêts, site propre partiel, priorité à certains carrefours), dont on renforce également l'offre (fréquence et amplitude). On est alors souvent en dessous des 5 millions d'euros/km, mais la qualité de service reste très inférieure à celle d'un tram.

Un BHNS incite, pour en faire baisser le coût, à accumuler les compromis qui finissent par abaisser la qualité du service. A Lyon, la ligne C3, exploitée avec des trolleybus articulés modernes, offre une fréquence et une amplitude élevées. Mais l'absence de site propre intégral et de priorité systématique aux feux rend cette importante ligne (plus de 50 000 voyageurs par jour) totalement irrégulière. Et il suffit d'une voiture mal garée pour que le trolleybus ne puisse s'aligner correctement le long des quais, pourtant aménagés spécialement pour faciliter l'accès au plancher bas.

Le tram, plus fiable et confortable, rend les transports publics désirables. Ce n'est pas un mince argument si on veut obtenir un bon report modal.

Il incite aux travaux de requalification urbaine, de façade à façade, ce qui est également une des causes de son succès : les citadins redécouvrent une ville agréable à vivre.

Tout cela a bien sûr un coût important, mais j'ai du mal à croire que ce coût soit devenu hors de portée d'un pays comme la France, certes en crise, mais sensiblement plus riche que lors de la réintroduction du tram, à la fin des années 1980.

Alain Caraco, ADTC-Savoie

Réflexions sur les LGV

Face au fort développement de la voiture et de l'avion dans les années 1970, le chemin de fer, alors qualifié de « ringard », était voué à la portion congrue, voire, pour certains, à la disparition. On avait eu la peau du tramway, on aurait celle du rail. Puis vint ce formidable outil qu'a été et qu'est le TGV.

Certains opposants à la construction de toute LGV disent qu'il suffirait de moderniser les lignes classiques pour arriver à un résultat analogue. C'est une grossière erreur. Le maximum atteint sur lignes classiques est de 220 km/h, et l'on ne pourra guère aller au-delà même au prix de travaux lourds (suppression de tous les PN, rectification des tracés, électrification ou renfort d'alimentation). De plus on ne peut atteindre ces vitesses que sur certains tronçons ; exit la traversée de nœuds ferroviaires à de telles vitesses.

Et comment gérer une trame de circulations où la fourchette des vitesses va de 100 à 220 km/h, avec le développement des trains TER et une reprise espérée et souhaitable du trafic fret ? N'oublions pas la volonté de Bruxelles, relayée par RFF, de développer des trains de fret de 1000 m et plus !

Il est par ailleurs irréaliste de penser que les crédits consacrés à la construction des LGV auraient été reportés sur la modernisation du réseau classique. Autant croire que le financement des autoroutes aurait pu être consacré à la modernisation des routes ! Tout grand projet - LGV, autoroute, aéroport, ... - débloquent des financements nouveaux et conséquents ; l'entretien de l'existant ne peut jamais en faire autant, c'est vieux comme le monde...

Un dédoublement de la LGV Paris-Lyon apparaît de plus en plus urgent. J'ai eu l'occasion de consulter un graphique circulation, c'est déjà du métro. Les spécialistes, comme pour les RER, cogitent pour diminuer le temps d'espace entre les circulations, mais il resterait à assurer la robustesse du graphique. De plus, les TGV ont toujours des parcours d'approche sur ligne classique, même réduits comme aux sorties de Paris et de Lyon, ce qui augmente la probabilité de retard.

Pour que le POCL garde une forte pertinence économique, il faut que le temps de parcours Paris-Lyon soit voisin de celui en vigueur sur la LN1. Quant aux barreaux Dijon-Saulieu et Orléans-Courtalain suggérés par la FNAUT, c'est une idée excellente qui permettrait de mailler le réseau des LGV à un coût mesuré. Votre carte de France des LGV correspond bien à ce que l'on peut espérer dans 20 ou 30 ans.

Bernard Juillard, 34 Montpellier

Inauguration du tramway de Tours

Les 31 août et 1er septembre 2013, le tramway de Tours a été inauguré. Deux journées festives, un franc soleil, des rames gratuites prises d'assaut, une foule impressionnante déambulant dans la Rue Nationale, axe majeur de la ville, autrefois corridor à voitures et désormais réservé uniquement aux trams, piétons et cyclistes : la réussite du tram tourangeau est indéniable. Les habitants, longtemps sceptiques voire opposants, ont « adopté » leur tram qui est unique en France sur le plan esthétique.

Ce fut aussi un beau succès pour l'ADTT (Association pour le Développement du Transport collectif en Touraine), affiliée à la FNAUT, qui a milité pendant 30 ans, contre vents et marées, sous la houlette de Jean-Claude Oesinger, pour le retour du tramway. Le stand installé par l'ADTT durant deux jours en plein centre-ville, sous la bannière FNAUT, a reçu 800 visiteurs. Une bonne raison pour continuer le combat pour l'extension du réseau.

Jean-François Troin, président de l'ADTT

Silence radio

Ouvrtement favorables au péage urbain, Michel Destot, maire PS de Grenoble, et Christian Estrosi, maire UMP de Nice, n'en disent plus un mot depuis sa légalisation par la loi Grenelle 2 dans les agglomérations de plus de 300 000 habitants, un seuil qui n'a d'ailleurs aucun sens.

Vocabulaire de colloque sur les métropoles

Il faut assurer la continuité spatiale et géographique des systèmes à l'échelle de la pulsation métropolitaine, en veillant à l'ergonomie des espaces de mobilité et en mettant en place des plateformes territoriales d'innovation.

La question des mobilités est en effet une question d'échelle territoriale et temporelle, de culture et d'organisation. En clair, il faut desserrer le champ des possibles, agréger les typologies et promouvoir la ville habile et frugale, appliquer le principe de précaution aux risques multiplicatifs et aux situations bi-variées, développer l'économie présentielle et la maïeutique des choix collectifs sur la plaque métropolitaine, définir une supply chain optimodale et inter-territoriale et mettre en place des autorités organisatrices ombrelles et des OVP pour gérer les microtrajets de proximité et avoir accès aux données chaudes des exploitants.

Evoquez (sans trop préciser) la gestion de l'économie circulaire, la cotraitance automobile reposant sur l'effet filière, les plateformes d'ingénierie territoriale mutualisées et la dimension multiscale de la réalité territoriale.

BRÈVES

Wagons fantômes

En avril dernier, la SNCF a lancé une grande opération pour retrouver 150 wagons de fret, égarés depuis plus de 2 ans sur les 32 000 km de voies ferrées françaises, là où les cheminots les avaient garés, en se trompant de voie, la nuit ou sous la pluie, ou lors d'une saisie informatique de localisation. En un mois et demi, 63 wagons ont été retrouvés. Chaque cheminot ayant retrouvé un wagon a reçu une prime de 80,10 euros.

Fret SNCF a immédiatement rendu les wagons à l'entreprise qui les lui avait loués, Ermewa, pour environ 20 euros par jour. La SNCF a donc dépensé en pure perte 2,6 millions d'euros.

Innovation

Après un test réussi à Paris-Montparnasse, We-Bike propose, en gare de Lille Europe, un service gratuit et original aux voyageurs qui attendent leur train. Une machine installée permet de recharger son téléphone portable, son ordinateur ou sa tablette tactile à la force des mollets. Cette borne est composée de trois vélos d'appartements et d'un bureau.

Le principe est simple : une fois installé, il suffit de brancher son appareil sur la prise électrique « standard », et de pédaler afin de produire de l'énergie jusqu'à 220 volts, grâce à un générateur. Un compteur lumineux indique la vitesse idéale.

Bêtisier

✕ **Michel Sainte-Marie**, maire PS de Mérignac : « la mise à 2x3 voies de la rocade ouest bordelaise est une bouffée d'oxygène pour l'agglomération ». Une bouffée d'oxygène ou de CO₂ ?

✕ **Michel Piron**, député UDI du Maine-et-Loire : « dans le domaine de la vitesse, arrêtons de laver plus blanc que blanc ; la question est : accepte-t-on encore la voiture ? »

✕ **Franck Marlin**, député UMP de l'Essonne : « cette politique de sécurité routière par le petit bout de la lorgnette est ridicule, on tape au porte-monnaie ».

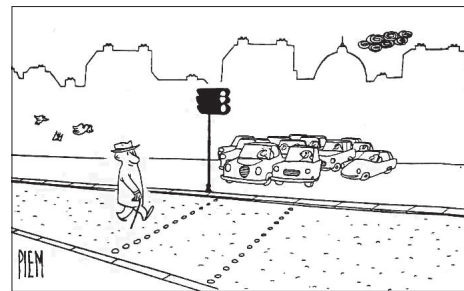
✕ **Philippe Meunier**, député UMP de la Marne, va plus loin : « allons jusqu'au bout du délire, réservons la voie de droite des autoroutes aux vélos et à la faune sauvage ».

Le saviez-vous ?

● Selon une étude du cabinet Frost et Sullivan, 5 millions d'Européens feront de l'autopartage en 2020 contre 700 000 aujourd'hui, dont 100 000 en Suisse.

Petite ceinture ferroviaire

A Bruxelles, la jonction ferroviaire Nord-Midi est engorgée et la situation autour de la capitale est devenue préoccupante. Pour soulager le réseau sans devoir attendre l'achèvement du RER, prévu seulement pour 2025, la SNCB propose l'achèvement d'une petite ceinture ferroviaire, soit une ligne circulaire de 46 km basée sur les lignes existantes L26 et L28, qui desservirait une vingtaine de gares. Pour compléter cette ligne de ceinture, il suffirait de construire une « simple » liaison entre les lignes 26 et 124, du côté de Linkebeek. Le tout pourrait être mis en service en 2016. Autre suggestion : creuser un nouveau tunnel entre Forest et Schaerbeek, ce qui permettrait à certains trains de ne plus utiliser la jonction Nord-Midi. Les trois patrons du rail (SNCB, Infrabel et Holding) ont présenté ces propositions au Conseil économique et social de la Région Bruxelles-Capitale, mais elles n'ont pas été retenues.



Passages à niveau

Le Marquis Jules-Albert de Dion, député conservateur de la Loire-Atlantique dans les années 1920, fondateur du Salon de l'automobile et de l'Automobile-club de France en 1998, proposait d'arrêter les trains aux passages à niveau pour laisser passer les voitures (de Dion de préférence).

Tarif au poids

Depuis un an, la compagnie Air Samoa module le prix de ses billets en fonction du poids du passager. L'objectif est double : compenser en partie la hausse du prix du kérosène, et lutter contre l'obésité (75% des habitants des zones urbaines des îles Samoa souffrent de surcharge pondérale).

Pétition

Initiée par un habitant de Limoges, Sylvain Guyot, une pétition pour le maintien et la modernisation de la relation ferroviaire Lyon-Bordeaux par Limoges est soutenue par la FNAUT. La pétition, disponible sur le site www.fnaut.fr, a recueilli près de 5 000 signatures, il est encore possible de la signer pour augmenter son impact auprès du gouvernement et de la SNCF.

Rodez-Millau : une ligne menacée

La ligne Rodez-Séverac-Millau prolonge la ligne Brive-Rodez et joint les lignes Paris-Clermont-Millau-Béziers, Rodez-Toulouse et POLT. Rodez et Millau sont les deux villes principales de l'Aveyron, distantes de 74 km, mais elles ne sont reliées que par 3 AR en train et 6 AR en car.

Si les millavois peuvent arriver à Rodez avant 8h00, les ruthénois ne peuvent être à Millau avant 10h07, sauf les dimanches et lundis vers 8h10. Les heures de retour sont elles aussi inadaptées pour Rodez. Le trajet dure 1h16 en voiture, de 1h09 à 1h17 en car, de 1h13 à 1h17 en train avec arrêts à Séverac et Laisac. Le rail est pénalisé par une vitesse limite de 75 km/h, des ralentissements à 40km/h, et par l'absence de point de croisement sur 74 km.

Le trafic sur cet axe est important : 4 700 véhicules routiers par jour, dont 500 camions, pour les deux sens. 57 000 bovins et 25 000 ovins transitent annuellement par Laissac, deuxième marché aux bestiaux de France. Un raccordement de la future ligne nouvelle Montpellier-Perpignan vers la ligne des Causses pourrait offrir un itinéraire fret bis évitant Toulouse et la vallée du Rhône. On peut imaginer aussi des Intercités Toulouse-Rodez- Clermont.

Désenclavement du Massif Central et protection de l'environnement ne doivent plus être des leitmotivs mais des réalisations. La modernisation de la ligne Millau-Rodez doit être inscrite au futur contrat de plan Etat Région.

Jacques Vaisson, TARSLY-FNAUT

Digne - Saint-Auban : un maillage nécessaire

Le trafic voyageurs sur la ligne Digne - Saint-Auban a été suspendu en 1990, Digne est ainsi la seule préfecture avec Privas à ne pas être reliée au réseau ferré national. La réouverture de la ligne, réclamée depuis 30 ans par la FNAUT, présente un intérêt local, régional et interrégional car elle relie les Alpes-Maritimes et Digne-les-Bains à la vallée de la Durance, à Aix, à Marseille et aux Alpes du Nord.

Des TER Digne-Avignon TGV ouvriraient de nouvelles perspectives : la « virgule » Avignon-Centre - Avignon-TGV ouvrira fin 2013, et la ligne Cavallon- Pertuis, dont plusieurs tabliers de pont viennent d'être remplacés, peut accepter des trains de voyageurs ; son trafic est actuellement d'un unique aller-retour fret pour l'usine Arkema implantée à Saint Auban.

Malgré de multiples déclarations d'intention électorales et l'abandon du projet de barreau autoroutier parallèle A585, le projet peine à aboutir car les élus, pour la plupart, ne s'intéressent aujourd'hui qu'à un aménagement de la RN 85, d'autant que le coût de la réouverture (près de 100 millions d'euros pour 22 km) a été surévalué par RFF.

Si la réouverture ne figure pas dans le prochain Contrat de Plan Etat-Région (2014-2020), la ligne des Alpes Grenoble-Veynes pourrait se trouver assez rapidement menacée : depuis plusieurs années, le trafic y est régulièrement interrompu par des travaux sans pour autant que la voie soit renouvelée sur l'ensemble de la ligne.

Cette situation n'est pas sans rappeler celle de la ligne des Cévennes, qui voit disparaître le « Cévenol » : l'absence d'une liaison phare telle que l'ancien Alpagur Genève-Grenoble-Digne pourra faire considérer l'itinéraire du col de la Croix-Haute comme une voie secondaire coûteuse et sans avenir.

Frédéric Laugier, FNAUT PACA

Evian - Saint-Gingolph : un autre maillon manquant

Fermée en 1998, la ligne du Sud Léman, semblait vouée à l'oubli. Mais quand le projet de liaison Genève-Annemasse (CEVA) s'est concrétisé, la perspective d'une connexion ferroviaire entre Genève, Haute-Savoie et Valais est devenue une évidence.

Le Syndicat Intercommunal d'Aménagement du Chablais (les 62 communes du Chablais français) et ChablaisRegion (les 29 communes du Chablais suisse) ont publié, il y a un an, une étude, cofinancée par Bruxelles, validant le principe d'une réouverture de la ligne pour un coût compris entre 106 et 124 millions d'euros. La compagnie RegionAlps prolongerait 15 de ses trains Sion-Saint-Gingolph jusqu'à Évian, où les correspondances se feraient quai à quai avec le RER francovaldo-genevois. La ligne serait ultérieurement intégrée au RER avec création de trains Genève-Évian-Sion.

L'association franco-suisse Sauvons le Tonkin a effectué un intense travail de lobbying pour convaincre les élus locaux de s'engager pour le projet, ce qui est chose faite. Les cantons du Valais, de Genève et de Vaud se sont déjà engagés à participer au financement, et une participation de la Confédération est plus que probable.

Pour espérer une réouverture de la ligne en 2020, il faut que le projet soit inscrit dans le Contrat de Projet Etat-Région 2014-2020. Sinon, il faudrait attendre le prochain contrat, qui se négociera en 2019...

Benoît Grandcollot, Sauvons le Tonkin

Activités de la FNAUT

- Marc Debrincat et Florence Michel sont intervenus lors du colloque Handeo consacré à l'accompagnement des personnes handicapées.
- Jean Lenoir et Jean-Paul Jacquot ont rencontré, à Strasbourg, des parlementaires européens spécialistes des transports au sujet de la réforme ferroviaire.
- Jean Lenoir a été auditionné par l'Autorité de la Concurrence sur le projet de réforme ferroviaire.
- Paul Mathis a représenté la FNAUT lors de la conférence environnementale organisée les 17 et 18 septembre 2013 par le gouvernement.
- Jean Sivardière est intervenu lors d'un colloque ferroviaire, organisé par l'Association des Anciens Elèves du Mastère Ferroviaire (AEMF) de l'Ecole des Ponts Paris Tech. Il a défendu les analyses de la FNAUT lors du colloque organisé par le GART à Strasbourg sur le financement de la mobilité durable.
- La FNAUT a réalisé pour le Comité pour la liaison transalpine une étude sur les arguments des opposants au projet Lyon-Turin.
- Max Mondon est intervenu lors de la journée ENPC sur la sécurisation des passages à niveau.
- Daniel Mouranche est intervenu lors de la journée DGITM-CERTU sur les voies urbaines structurantes.
- Jean Sivardière et Jean Lenoir ont rencontré Emmanuel Kesler, directeur du cabinet du ministre des Transports, au sujet de la réforme ferroviaire.
- Yves Boutry est intervenu lors des premières assises parlementaires consacrées au Grand Paris.
- Jean Macheras a représenté la FNAUT au jury des Challenges de la Journée du transport public 2013.
- Christian Broucayet est intervenu lors du congrès GART-UTP qui s'est tenu récemment à Bordeaux.

La concurrence ferroviaire

Les articles publiés dans FNAUT Infos depuis 2005 sur l'introduction de la concurrence dans le secteur ferroviaire (TER, Intercités, grandes lignes) 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.

fnaut infos- Bulletin mensuel d'information

Directeur de publication : Jean Sivardière
CPPAP n° 0913 G 88319 - Dépôt légal n°219
ISSN 0983-172 X - Tirage : 1200 ex.
Imprimerie : Sipap-Oudin, 86000 Poitiers

Abonnement 10 numéros : Individuels : 16 €
Administrations, sociétés, organismes, Etranger : 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

LA POLITIQUE DES TRANSPORTS DU GOUVERNEMENT AYRAULT EST ILLISIBLE

Peurs électorales

Changer de politique ? Le gouvernement Ayrault est, comme celui qui l'a précédé, paralysé par sa peur des électeurs, des grands élus et des lobbies.

Renforcer les taxes sur le gazole pour améliorer la santé publique ? Mais nous les avons baissées fin 2012 pendant trois mois, les automobilistes vont hurler et cela fragiliserait notre industrie automobile qui n'est pas en grande forme. On verra après les municipales de 2014.

Réduire de 10 km/h les vitesses limites sur route et autoroute ? Vous n'y pensez pas : d'accord, ça économiserait des vies humaines et du pétrole, mais nous aurons tous les automobilistes contre nous, et ils sont nombreux.

Maintenir l'écoredevance poids lourds ? Vous voyez bien que les routiers et les agriculteurs barrent les routes. En plus, vous voulez l'augmenter au niveau de la LKW Maut allemande ou de la RPLP suisse ? Ne rêvez pas, nous sommes en France.

Taxer le kérosène ? Impensable : Air France vient de lancer un plan social !

Abandonner l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes ? Les grands élus du Grand Ouest et le Premier ministre lui-même sont très attachés à ce projet vital.

Arrêter de construire des autoroutes ? Mais il faut bien donner de l'activité au secteur du BTP, et les grands élus en veulent, ceux des Hautes-Alpes réclament même l'A51. Augmenter la taxe d'aménagement du territoire à laquelle les sociétés autoroutières sont soumises ? Elles ne voudront plus investir.

Rouvrir la petite ceinture parisienne ? Impossible, les riverains sont contre.

Lancer de nouvelles LGV ? Nous avons assez d'ennuis avec les écolos.

Retirer aux départements leurs compétences transports ? Les présidents de conseils généraux vont hurler.

Séparer la SNCF et le gestionnaire de l'infrastructure, comme le font bien des pays européens ? Nous aurons les syndicats de cheminots sur le dos, vous voulez trois mois de grève ?

Mais le gouvernement ne surestime-t-il pas les risques d'impopularité qu'il aurait dû prendre ? Face aux enjeux décisifs des transports, les Français n'attendent pas une politique hésitante et manquant de sensibilité écologique, mais une vision à long terme claire et des décisions courageuses.

Jean Sivardière ■



Gare TER La Rivière-Drugeon (photo : Marc Debrincat)

La FNAUT présente un premier bilan de l'action du gouvernement Ayrault dans le domaine des transports. La situation des transports collectifs terrestres, et en particulier ferroviaires, commence à se dégrader, et un grand retour de la route se met en place. A l'évidence, le gouvernement manque d'une vision claire de l'intérêt général face aux nombreux lobbies qui cherchent à l'influencer : automobilistes, transporteurs routiers, compagnies aériennes, industriels du BTP et de l'automobile, syndicats de cheminots, agriculteurs, grands élus territoriaux, écologistes. Nous passons en revue quatre thèmes décisifs : la transition énergétique et la politique fiscale, la décentralisation, la gouvernance du système ferroviaire et le choix des grandes infrastructures de transport.

Des intentions aux décisions

Lors de sa campagne électorale, François Hollande avait manifesté peu d'intérêt pour le secteur des transports, se contentant de propos flous sur les transports de proximité, confirmant son intérêt pour les projets autoroutiers et promettant de rétablir la TIPP flottante (FNAUT Infos n°202). Des questions essentielles étaient pourtant posées en matière de gouvernance, de stratégie et de financement des transports publics.

Manifestement, les décideurs actuels ne se sont pas plus préparés que leurs prédécesseurs à exercer le pouvoir dans le secteur des transports, de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire. La preuve en a été donnée par les multiples rapports et commissions qu'ils ont commandés ou créés pour avoir des idées : rapports de Perthuis, Labia, Bianco, Auziète, Duron ; comité pour la transition énergétique, conférence environnementale... On en oublie sans doute.

Le gouvernement manque de cohérence. Il gaspille 500 millions d'euros dans une baisse passagère des taxes sur les carburants, puis bloque les grands travaux ferroviaires faute d'argent tout en lançant de nouvelles autoroutes. Il subventionne de nouveaux TCSP urbains tout en augmentant le taux de TVA sur les transports collectifs. Il lance de nouvelles autoroutes ferroviaires après avoir accepté l'usage généralisé des camions de 44 tonnes à 5 essieux, et supprime la subvention de 135 millions à RFF qui permettait de réduire les péages des trains de fret. Il accroît les droits des consommateurs en introduisant l'action de groupe mais veut « virer » les usagers des conseils d'administration de la SNCF et de RFF. Il se montre ferme face aux automobilistes sur les petits excès de vitesse mais cède devant les transporteurs routiers.

La politique gouvernementale est jusqu'à présent illisible car elle juxtapose des mesures contradictoires.

Lors de la 2ème Conférence environnementale qui a eu lieu fin septembre 2013, le Président de la République a fixé l'objectif à atteindre : réduire de 50 % notre consommation d'énergie primaire « à l'horizon 2050 » et de 30 % notre consommation d'hydrocarbures d'ici 2030, essentiellement par la rénovation thermique des logements et un investissement massif dans les énergies renouvelables. Selon le ministre EELV Pascal Canfin, « le train de la transition énergétique est lancé ». Les ONG étaient moins enthousiastes.

Une fois de plus, le secteur des transports a été quasiment oublié : aucune des cinq tables-rondes ne portait sur les transports. A l'exception du durcissement du malus automobile, qui pénalise l'achat de voitures émettant plus de 130 g de CO₂ par km et rapportera 100 millions, et de la réduction de la subvention aux agrocarburants (- 85 millions en 2014), les bonnes intentions ont été immédiatement démenties par les décisions concrètes du gouvernement.

Hausse de la TVA sur les transports collectifs

Le gouvernement a tout d'abord décidé de relever le taux de la TVA appliquée aux transports collectifs de 7 % à 10 %. Dans une lettre commune adressée au Premier ministre, le GART, l'UTP, la FNTV et la FNAUT venaient de réclamer un abaissement de ce taux de 10 % au taux réduit de 5,5 % sur les transports collectifs de la vie quotidienne, ce qui aurait coûté 300 millions d'euros par an à l'Etat.

Cette hausse de la TVA n'est pas choquante en soi : le transport collectif offre un service pouvant justifier un prix élevé. Mais elle constitue un signal-prix déplorable : elle va toucher tous les usagers, y compris les plus modestes, alors que parallèlement on épargne les automobilistes, riches et pauvres. Et la TVA sur les places de cinéma est ramenée à 5,5 % : on croit rêver...

Les autorités organisatrices étant désargentées, la hausse risque aussi de provoquer une diminution de l'offre de transport de proximité et de fragiliser les services non subventionnés (TGV).

Report sine die de la TKPL

Comme son prédécesseur, le gouvernement Ayrault a accepté de multiples exonérations et retardé l'application de la taxe kilométrique poids lourds (TKPL) pour des raisons techniques que l'on peut comprendre. Puis il l'a suspendue sine die face à la fronde bretonne. Il n'a développé aucune pédagogie grand public, si bien que l'écotaxe, en réalité une redevance d'usage de la voirie, est apparue comme un simple impôt supplémentaire. Le résultat est un fiasco politique et financier.

La FNAUT attend du gouvernement qu'il maintienne la TKPL mais qu'il en corrige les modalités en privilégiant l'objectif écologique d'un report du trafic sur le rail, un objectif aisément compréhensible et faisant l'objet d'un large consensus dans l'opinion.

Comme c'est le cas en Allemagne depuis 2005, l'écotaxe doit être appliquée, en première étape, aux camions, français et étrangers, de plus de 12 tonnes, qui effectuent des parcours à longue distance et dont les chargements peuvent souvent être reportés sur le rail ; son taux augmenté ; et son produit affecté intégralement au rail et ciblé sur les investissements nécessaires au développement du transport de fret.

Le diesel épargné

Après le plan d'urgence pour la qualité de l'air, inconsistent, de l'ex-ministre Delphine Batho (FNAUT Infos n°213), on espérait des mesures fortes contre les dangers du diesel pour la santé publique (qui coûtent 20 à 30 milliards d'euros par an à la Sécurité sociale).

On sait que le succès de la motorisation diesel est dû à la sous-taxation du gazole par rapport à l'essence : 18 centimes par litre en France contre une moyenne de 11 centimes en Europe.

Une contribution climat-énergie (CCE), introduite sous la forme d'une « composante carbone » de la taxe intérieure sur la consommation de produits énergétiques fossiles (TICPE, ex-TIPP, qui rapporte 25 milliards d'euros par an) indexée sur le prix du carbone, selon la suggestion du Comité pour la fiscalité écologique présidé par l'économiste Christian de Perthuis, a certes été actée dans le projet de loi de finances 2014. Mais le gazole ne sera pas plus taxé l'année prochaine.

Que les citoyens et les riverains des grands axes routiers se consolent : « les relations entre santé et environnement feront l'objet d'un suivi particulier par le Comité national pour la transition énergétique (CNTE) »...

Le ministre du Budget Bernard Cazeneuve a justifié ainsi la décision du gouvernement : « notre souci est de ne pas augmenter la pression fiscale dans l'année qui vient pour ne pas obérer le pouvoir d'achat des ménages, et de prendre en compte la situation des industriels, notamment le secteur automobile, qui est déjà fragilisé ».

Une correction de l'écart de taxation entre le gazole et l'essence devrait intervenir à partir de 2015 (si le ministre du Budget ne ressort pas les mêmes arguments, qui resteront valables), mais à dose homéopathique : 1,7 centimes par litre en 2015 et autant en 2016.

Résumé d'un entretien donné par Christian de Perthuis à *Enerpresse* le 3 octobre 2013.

La nouvelle fiscalité n'est pas à proprement parler une contribution climat-énergie : il s'agit d'un nouveau calcul des taxes énergétiques existantes. Il n'y a pas création d'un nouvel impôt, mais verdissement des accises énergétiques.

Le Projet de Loi de Finances (PLF) 2014 introduit une assiette carbone dans toutes les taxes énergétiques, compensée ou amortie par une diminution de leur composante hors carbone.

Pour les carburants en 2014, rien ne bouge : la compensation est intégrale, les régimes dérogatoires ne sont pas modifiés, il n'y aura pas de rattrapage de l'écart de fiscalité entre gazole et essence. Or cet écart ne peut en aucun cas se justifier par des considérations environnementales, et les justifications économiques ou industrielles avancées me paraissent infondées.

Concernant la montée en régime du dispositif, le gouvernement a choisi d'aller plus vite que la trajectoire que j'avais proposée : le taux de 22 euros la tonne de CO₂ sera atteint dès 2016. Je me réjouis de ce volontarisme.

Mais cette montée en régime doit être acceptée par le corps social, or le PLF est muet sur les mesures d'accompagnement. Schématiquement, il y a deux voies : la mauvaise est celle des exemptions, nocive sur les plans économique et environnemental ; la bonne est une compensation forfaitaire pour les foyers modestes, basée sur le seul critère des ressources. Cet accompagnement social est tout à fait indispensable les premières années de la réforme.

L'introduction d'une assiette carbone va avoir à moyen terme des effets très restructurants sur notre fiscalité énergétique, dont la structure actuelle s'explique bien plus par des superpositions de couches sédimentaires historiques que par une rationalité économique ou environnementale.

Notre fiscalité sur les carburants est une des plus élevées d'Europe, mais pas pour des raisons environnementales : la TIPP a été créée en 1928 comme recette de substitution à l'impôt... sur le sel créé par Saint Louis, dont le rendement était en baisse ! A l'opposé, notre fiscalité frappe très peu les combustibles (charbon, gaz). La France est en retard sur les autres pays, mais c'est la partie combustibles qui explique l'écart. Lorsque l'assiette carbone va monter en régime, l'impact va être plus fort sur les combustibles que sur les carburants. Et pour les carburants, il sera un peu plus visible sur le diesel, dont chaque litre contient 15 % de plus de CO₂ que l'essence.

Une fiscalité écologique détournée de son objectif

La composante carbone de la TICPE devrait rapporter 4 milliards d'euros en 2016, dont 1 sera consacré à la transition énergétique (aide aux ménages en difficulté) et 3 au crédit d'impôt pour la compétitivité des entreprises (CICE). Ce choix brouille le message écologique et détourne la fiscalité écologique de son objectif premier : pénaliser les comportements nocifs pour l'environnement, encourager les comportements vertueux. La rénovation thermique des logements sera aidée, mais les infrastructures de transport ne pourront être développées de manière satisfaisante.

Comme le dit très justement Pascal Durand, secrétaire national d'EELV, « la fiscalité verte n'a pas pour vocation d'être un bouche-trou du budget de l'Etat, destiné à apporter des recettes pour financer le CICE, elle doit induire un basculement des comportements ».

Un peu de recul est cependant nécessaire pour apprécier correctement la portée de cette nouvelle taxe carbone : tout dépendra du rythme de réévaluation du prix du carbone. De 7 euros la tonne, il est prévu de passer à 22 en 2016 (en 2009, la commission Rocard demandait 32, Nicolas Sarkozy avait accepté 17, la Suède en est à plus de 100).

Rappelons-nous la dénonciation trop rapide de la loi Lepage par les écologistes en 1995 : « la loi sur l'air, c'est du vent ». Cette loi à l'origine des PDU a eu un impact décisif (on se demande bien pourquoi les gouvernements suivants ont refusé d'étendre ce dispositif aux agglomérations de moins de 100 000 habitants, comme la FNAUT l'a réclamé à maintes reprises).

La politique industrielle

Le gouvernement pousse les constructeurs automobiles à mettre sur le marché une voiture ne consommant que 2 litres de carburant aux 100 km, ce qui est plausible techniquement. Mais il promeut surtout la voiture électrique.

Or, suite à une plainte de l'Observatoire du nucléaire auprès du Jury de Déontologie Publicitaire, Renault, Citroën, Bolloré, Opel, Mitsubishi et Nissan ont dû reconnaître que les véhicules électriques ne sont ni propres, ni écologiques, et rectifier leurs publicités inexactes. *En l'état actuel de la technologie*, la voiture électrique, dont de nombreux élus PS sont d'ardents promoteurs (Arnaud Montebourg, Bertrand Delanoë, Gérard Collomb, Ségolène Royal) ne fait que déplacer la pollution dans le temps (à la construction et lors du recyclage des batteries) et dans l'espace (hors des villes), et elle est aussi encombrante qu'une voiture à thermique (FNAUT Infos n°198).

UNE DÉCENTRALISATION BIEN COMPLIQUÉE

Des décisions positives ont été prises par le gouvernement :

- les autorités organisatrices de transport urbain (AOTU) sont transformées en autorités organisatrices de la mobilité durable (AOMD) disposant de compétences élargies (partage de la voirie, stationnement, vélo, covoiturage, auto-partage) ; mais le périmètre de transport urbain (PTU) n'a pas été élargi à l'aire urbaine, et la décentralisation du stationnement (FNAUT Infos n°219) se heurte à des freins puissants au sein des ministères (Bercy et Intérieur) ; la Ville de Paris n'a pas obtenu autorité sur l'ensemble de la voirie parisienne.

La principale innovation de la loi « décentralisation et réforme de l'action publique » est la création des métropoles : Grand Paris (qui regroupera Paris et 123 communes de la petite couronne), Lyon et Aix-Marseille-Provence dès 2016, puis les « métropoles de droit commun », agglomérations d'au moins 400 000 habitants situées dans les aires urbaines de plus de 650 000 habitants ou capitales régionales : Toulouse, Lille, Bordeaux, Nantes, Strasbourg, Rennes, Rouen, Grenoble, Montpellier, Toulon (celle de Nice existe déjà).

L'impact sur le logement et les transports devrait être positif en province : pas moins de 11 autorités organisatrices de transports coexistent aujourd'hui dans l'aire marseillaise... Mais la répartition des rôles entre régions et métropoles doit être clarifiée. Ainsi, en Ile-de-France, les transports restent du ressort de la région : une strate nouvelle s'ajoute à un dispositif déjà complexe (STIF + Communauté d'agglomération + syndicat mixte Paris Métropole).

L'Association des Régions de France (ARF) « déplore la création des conférences territoriales de l'action publique (CTAP), qui risque de complexifier l'organisation administrative ». Elles élaboreront dans chaque région un « pacte de gouvernance territoriale ».

Des « pôles d'équilibre et de coordination territoriaux » (PECT) sont créés dans les bassins de vie ruraux, chargés d'élaborer des « projets de territoire ».

Instance de concertation, un « Haut conseil des territoires » réunira des représentants du gouvernement, du Parlement et de chaque catégorie de collectivités territoriales. Un « observatoire de la gestion publique locale » composé de fonctionnaires nationaux et territoriaux lui sera rattaché, il pourra évaluer les politiques locales.

La loi portée par la ministre Marylise Lebranchu est donc loin de constituer « l'acte 3 ambitieux de la décentralisation » annoncé initialement par le gouvernement (l'acte 1 étant la loi Defferre

de 1982 et l'acte 2, les lois Raffarin de 2003). Aucun échelon du mille-feuille administratif n'a disparu et la clause de compétence générale de chaque collectivité subsiste : l'objectif de clarification des rôles des différentes collectivités n'est pas atteint, ces collectivités sont seulement incitées à mieux collaborer.

Une réduction des compétences des communes et départements au bénéfice des intercommunalités et régions ayant été écartée, cette nouvelle étape de décentralisation, loin de simplifier le dispositif institutionnel, le complexifie.

La fin espérée du cumul des mandats, une pratique détestable spécifique de la France, permettra peut-être un exercice plus efficace du pouvoir des collectivités territoriales, en évitant que les élus se dispersent entre leurs responsabilités locales et nationales.

Et les transports ?

Dans le domaine de l'enseignement, les régions, les départements et les communes sont responsables respectivement des lycées, des collèges et des écoles primaires, et le dispositif fonctionne correctement. Dans le domaine des transports, ces collectivités sont responsables respectivement des services de trains et cars TER, des services de cars interurbains et périurbains, et des transports urbains, mais le dispositif fonctionne mal car ces services sont insuffisamment coordonnés alors qu'ils ne sont pas utilisés indépendamment les uns des autres par les voyageurs.

Les régions deviennent chefs de file de l'action économique, mais leurs prérogatives en matière de transports ne sont pas élargies (selon un sondage commandé par l'ARF, 90 % des Français souhaitent un tel élargissement). Dans chaque région, un « Schéma régional d'intermodalité » sera mis au point avec les autres collectivités, mais on restera loin d'un schéma prescriptif fixant itinéraires desservis, modes, fréquences, correspondances et tarification.

Le projet de réforme ferroviaire écarte toute introduction de la concurrence pour l'exploitation du TER en délégation de service public, qui devrait être imposée par Bruxelles dès 2019, alors que son expérimentation rapide permettrait certainement de sauver des lignes fragiles (FNAUT Infos n°208, 212, 213) et que, pour le fret, la concurrence a permis d'enrayer les pertes de trafic.

En contradiction avec leur volonté d'un approfondissement de la décentralisation, les présidents de régions s'opposent eux-mêmes à cette évolution alors qu'elle renforcerait leur autonomie face à l'Etat et à la SNCF.

GOUVERNANCE DU SYSTÈME FERROVIAIRE :

UN PROJET DE LOI INQUIÉTANT

Basé sur les recommandations du décevant rapport Bianco, et ignorant largement celles du rapport Auxiette, le projet de loi crée un établissement public industriel et commercial (EPIC) « coiffant » la SNCF et le gestionnaire unifié d'infrastructure unifié (GIU), qui regroupera RFF et les services concernés de la SNCF (Direction des Circulations Ferroviaires et SNCF Infra).

Un point positif est la volonté annoncée de redonner à l'Etat son rôle de stratège. Mais le projet risque en fait d'établir une mainmise dangereuse de la SNCF sur tout le système ferroviaire. En effet l'indispensable autonomie, stratégique et comptable, du GIU par rapport à la SNCF n'est pas garantie. Le non cumul des mandats d'administrateurs aurait dû apparaître comme une règle de déontologie élémentaire.

Des leçons ignorées

Rappelons tout d'abord (FNAUT Infos n°206) quelques leçons du passé :

- en situation d'entreprise intégrée jusqu'en 1997, la SNCF a certes à son actif la réussite technique du TGV, mais elle a négligé l'entretien du réseau classique, quasiment saboté l'exploitation des lignes dites secondaires et même des grandes lignes, et n'a pris aucune initiative d'envergure dans le secteur du fret, qu'elle a délaissé et qui a commencé à périr ;

- à l'inverse, depuis sa création en 1997, RFF a mis en œuvre de nombreuses idées nouvelles (cadencement, régénération du réseau classique grâce à la hausse des péages TGV, desserte des ports, soutien aux opérateurs ferroviaires de proximité, clarification de la rentabilité des investissements) ;

- les dysfonctionnements actuels ne sont pas dus à la séparation gestionnaire du réseau - opérateur mais à la séparation entre maîtrise d'ouvrage (études par RFF) - maîtrise d'œuvre (réalisation des travaux par la SNCF) ;

- la réussite du rail en Allemagne, souvent citée en exemple, n'est pas due à l'existence d'une holding rassemblant la Deutsche Bahn et le gestionnaire du réseau, DB Netz, mais au désendettement par l'Etat, au bon état du réseau et à la concurrence entre exploitants ;

- il est exact que les interactions infrastructure-exploitation sont plus fortes dans le mode ferroviaire que dans les modes routier, fluvial ou aérien (pour lesquels la séparation infrastructure-exploitation est la règle), mais cela n'implique pas nécessairement une intégration SNCF-RFF ; une séparation fonctionne correctement dans divers pays (Suède, Pays-Bas, Espagne,...) où le trafic est en hausse ; une

intégration peut fonctionner à l'échelle d'un pays isolé mais non à l'échelle européenne, plus favorable au rail, car de nombreux exploitants interviennent alors et un gestionnaire d'infrastructure ne peut dépendre d'un exploitant national ; enfin les exemples, souvent cités, d'intégration au Japon et aux Etats-Unis ne sont pas convaincants car le trafic est spécialisé respectivement sur les voyageurs et sur le fret.

Le GIU, point fort du projet

Le point fort de la réforme proposée, admis par tous les acteurs depuis les Assises du ferroviaire qui se sont tenues fin 2011, est la création du GIU, qui permettra d'importantes économies et une meilleure qualité de service, et évitera la dilution dangereuse des responsabilités entre RFF et la SNCF.

La mise en œuvre de cette intégration constitue une priorité absolue, favorisée par le projet de loi qui garantit le statut à tous les cheminots.

Malgré cette garantie, pour faire admettre aux cheminots ainsi qu'à leurs syndicats le transfert de 50 000 d'entre eux de la SNCF au GIU, le gouvernement a imaginé une maison-mère puissante regroupant la SNCF et le GIU. Le dispositif institutionnel comprendrait donc la maison-mère, le GIU, la SNCF, les exploitants privés, l'ARAF (« le gendarme du rail ») et l'EPSF (Etablissement public de sécurité ferroviaire), l'Etat, les Régions et le « Haut-comité des parties prenantes ». C'est ainsi une usine à gaz qui risque d'être peu réactive qui va se mettre en place, alors que la rénovation du rail est urgente.

Un EPIC commun traitant des problèmes transversaux traduit le souci légitime de garder au transport ferroviaire une « approche système » technique et sociale. Mais cet EPIC de tête ne doit pas avoir de caractère hiérarchique pour garantir l'« autonomie intellectuelle » du GIU.

Des inquiétudes légitimes

De nombreux autres aspects de ce dispositif inquiètent la FNAUT :

- le risque est évident d'une disparition de la double expertise ferroviaire de RFF et de la SNCF, d'un retour à une « pensée unique » et d'un abandon des innovations introduites par RFF ;

- un exploitant historique n'a pas pour vocation de piloter l'aménagement du territoire, qui relève de l'Etat comme le mentionne le projet de loi, mais seulement de valoriser commercialement le réseau mis à sa disposition par la collectivité ; or le pouvoir qui pourrait être repris par la SNCF consacrerait sa stratégie, préjudiciable aux

intérêts des voyageurs, des chargeurs et de la collectivité, de suppression systématique des activités considérées comme non rentables et de désengagement de la technique ferroviaire (transferts sur route) ;

- par suite, les contrats de performance passés entre l'Etat, les Régions, le GIU et la SNCF doivent comporter deux volets : d'abord des orientations fixées par l'Etat-stratège, en fonction des investissements décidés pour le réseau, puis des plans d'actions à cinq ans déclinant ces orientations ;

- le projet de loi écarte toute introduction de la concurrence, ne serait-ce que pour l'exploitation du TER ;

- l'ARAF étant affaiblie et les gares restant gérées par la SNCF, des entraves à la concurrence, déjà constatées dans le fret, ne peuvent être exclues ;

- l'ouverture à la concurrence impose la création du « billet unique » et du « guichet unique », véritable « agence de voyage » du service public dès que plusieurs opérateurs sont présents sur le réseau, nécessairement indépendant de ces derniers, et donc à rattacher au GIU ; cette fonction, déjà opérationnelle dans d'autres pays européens aurait dû être préparée dès à présent ;

- par ailleurs le projet n'écarte pas la possibilité de transferts financiers de la SNCF vers RFF via l'Etat, strictement et logiquement interdits par Bruxelles car source de distorsion de concurrence.

Les usagers sont inquiets à ce sujet. Comment la SNCF peut-elle dégager des marges alors qu'elle n'a pas les moyens de renouveler son matériel roulant le plus ancien ? Pourquoi les dernières commandes de TGV passées, contrairement à nos voisins européens et aux compagnies aériennes, en particulier à bas coûts, ne portent-elles que sur des matériels de grande capacité, ce qui laisse présager une nouvelle contraction des services TGV, limités à quelques lignes à fort trafic ? La fin du tout TGV ne doit pas être interprétée comme une réduction des services actuels, mais par une mise à niveau des services classiques là où ils ont été quasiment abandonnés.

Il manque 1,5 milliard d'euros par an pour garantir un avenir correct au rail. RFF annonce 500 millions d'économies internes et autant dues à la création du GIU. La SNCF annonce elle aussi une économie de 500 millions, mais la FNAUT craint qu'elle se réalise non par des gains de productivité, mais aux dépens des clients, par la solution de facilité habituelle : réductions de services, transferts sur route de services voyageurs et fret, fermetures de lignes. Enfin l'Etat renoncerait à ses éventuels dividendes mais ne s'y est pas engagé.

Le projet de loi ne prévoit pas de représentation des usagers du rail dans les conseils d'administration de l'EPIC de tête, de la SNCF et du GIU : seuls des « administrateurs qualifiés » sont prévus. Si cette mesure était adoptée par un gouvernement socialiste, elle constituerait un recul démocratique, foulant aux pieds les avancées de la loi de 1983 relative à la démocratisation du secteur public et adoptée par un autre gouvernement socialiste... Dans le secteur des transports terrestres, seule la RATP relèverait de la loi de 1983, on se demande bien pourquoi.

Comment peut-on envisager une gouvernance saine du système ferroviaire sans une représentation des intérêts des voyageurs et chargeurs au sein de l'EPIC de tête, responsable du pilotage stratégique du rail, du GIU, en charge de l'infrastructure (qui conditionne directement la vie de l'utilisateur) et de l'EPIC exploitant ferroviaire (qui vend ses services directement au consommateur) ? Cette représentation, actuellement assurée à RFF par Jean Lenoir et à la SNCF par Marc Debrincat, nous semble aussi légitime que celle des salariés !

Certes les voyageurs et les chargeurs seraient représentés au sein du « Haut-comité des parties prenantes », mais comment se faire entendre dans une instance qui comprendra de très nombreux acteurs et se réunira trop peu souvent pour assurer un suivi efficace des décisions ? Par ailleurs aucun espace démocratique d'information et de concertation n'est prévu pour les dessertes TGV et Intercités.

Lobbying

La FNAUT, en particulier Jean Lenoir, est intervenue à maintes reprises pour défendre son point de vue sur la réforme ferroviaire : dans les médias et les colloques, auprès des conseillers du Chef de l'Etat, du Premier ministre et du ministre des transports, des parlementaires, de l'Autorité de la Concurrence,...

L'Association Française des Ports Intérieurs, l'Association des Utilisateurs de Transport de Fret, la CGPME, la Fédération des Industries Ferroviaires, la FNAUT, la Fédération Nationale des Syndicats d'Exploitants Agricoles et FNE ont adressé une lettre commune au Président de la République dans laquelle ces organisations dénoncent « une spirale de sous-utilisation et de sous-productivité du réseau ferré » et réclament « une grande ambition ferroviaire, nationale et européenne ». Le message central était que la situation du fret ferroviaire est gravissime : pour la première fois, des acteurs très différents ont exprimé ensemble leur inquiétude et avancé des solutions convergentes.

LE RAPPORT AUXIETTE

Déçue par le rapport Bianco sur la gouvernance ferroviaire, dogmatique et sans imagination, la FNAUT a apprécié le pragmatisme et les apports positifs du rapport Auxiette, dont le diagnostic sans concessions est conforme à celui qu'elle fait elle-même de longue date :

- une défaillance de l'Etat dans le pilotage politique et financier du rail ;
- un décalage croissant entre l'offre SNCF et les attentes des clients du rail ;
- un manque de transparence financière de la SNCF.

L'orientation politique qui en découle est volontariste et précise :

- une reprise en main du système ferroviaire par l'Etat à travers une loi d'orientation positionnant clairement les différentes offres - TER, Intercités et TGV - dans une stratégie de développement et non de lente régression ;
- un engagement financier pluriannuel de l'Etat et des contrats de performance passés avec la SNCF et le GIU ;
- la recherche de gains de productivité « substantiels » par tous les acteurs ;
- un renforcement du rôle des régions, coordinatrices de l'intermodalité et dotées de nouvelles ressources ;
- la pérennisation des trains TER.

Le dispositif institutionnel proposé est simple et pragmatique :

- une structure légère, aux compétences limitées et bien définies, harmonisant les stra-

tégies de la SNCF et du GIU et respectant l'autonomie du GIU ;

- un renforcement de l'ARAF, sans création de structure nouvelle de coordination des différents acteurs ;
- un transfert au GIU des gares, composante du patrimoine national ;
- la participation des régions à la gestion des gares régionales ou locales.

La FNAUT regrette cependant :

- que toute expérimentation de la concurrence pour l'exploitation des trains TER et Intercités soit écartée ;
- qu'un transfert complet aux régions des compétences de transport interurbain des départements, permettant une offre cohérente train + car, n'ait pas été envisagé ;
- que le transport local de fret n'ait pas été abordé alors que les opérateurs ferroviaires de proximité (OFP) peuvent jouer un rôle crucial et contribuer également à la pérennité des lignes voyageurs.

La liberté tarifaire totale des régions, proposée dans le rapport, est à manipuler avec précaution. Elle peut déboucher en effet sur une hausse des tarifs TER, donc un encouragement à l'usage de la voiture, en l'absence d'une maîtrise des coûts de production du TER par mise en concurrence de la SNCF avec d'autres opérateurs. Il faut aussi conserver la cohérence tarifaire nationale et stimuler le trafic occasionnel en heure creuse.

POINTS DE VUE DIVERS SUR LA RÉFORME FERROVIAIRE

Jean-Claude Favin Lévêque, consultant ferroviaire : « la politique qui se dessine a une certaine cohérence : esquivant le 4ème paquet ferroviaire de Bruxelles, report des appels d'offres pour les trains de service public, règles de cabotage protectrices, renoncement aux tronçons de LGV transfrontaliers ; mais cohérence dans la mauvaise direction qui consiste à tourner le dos à l'Europe, à ne pas voir que l'avenir du rail passe par l'espace européen, espace géographique du réseau et espace réglementaire d'une ouverture régulée à la concurrence entre opérateurs ».

Yves Crozet, économiste au LET de Lyon : « le projet de loi vise une capture des autorités de tutelle de la SNCF par la SNCF elle-même ; le principal problème du rail en France ne se situe pas dans les coûts de transaction entre RFF et SNCF, mais dans les coûts de production (en France, 40 000 cheminots entretiennent 30 000 km de voies ; en Allemagne 25 000 cheminots entretiennent 40 000 km de voies) ; en autorisant la holding SNCF à décider elle-même ce qu'elle fera des bénéfices de SNCF Mobilités, la puissance publique perd tout moyen d'action et de contrôle ; Fret SNCF a englouti plus de 2,5 milliards d'euros en quelques années, cela montre bien le risque qu'il y a à laisser

une holding décider seule de l'affectation de ses bénéfices ; le pouvoir politique est tétanisé par les questions syndicales ; le manque de vision stratégique est la principale faiblesse de ce projet de loi, inspiré par la nostalgie du monopole ».

La fédération CGT des cheminots regrette au contraire « un renoncement du gouvernement à la plupart de ses engagements et un ralliement aux thèses libérales européennes ; l'harmonisation sociale annoncée par les dirigeants de la SNCF risque de se traduire par la remise en cause des droits et des conditions de travail des cheminots ».

L'Unsa-Cheminots estime que « l'état actuel du projet fait craindre l'éclatement de la SNCF et de sa réglementation sociale ». Pour **SUD Rail**, qui a manifesté devant le siège du PS à Paris, « on ne vous laissera pas casser la SNCF ; cette loi va saucissonner la SNCF en trois morceaux ».

Quinze vice-présidents PC et EELV de régions ont aussi protesté contre le projet de loi, jugeant qu'il « n'est pas à la hauteur des défis à relever ». Ils réclament « une réforme ferroviaire plus ambitieuse » et font une série de propositions sur la gouvernance et le financement du ferroviaire (extension du versement transport des entreprises).

INFRASTRUCTURES : DES CHOIX CONTRADICTOIRES

Des mesures positives ont été prises :

- le lancement d'un 3ème appel à projets de transports collectifs en site propre pour les villes de province (FNAUT Infos n°218), bien qu'insuffisamment orienté sur le tramway ;

- un effort supplémentaire pour la régénération du réseau ferré et le renouvellement du matériel Intercités ;

- le lancement de deux nouvelles autoroutes ferroviaires. L'une sera l'extension jusqu'à Calais de l'autoroute existante depuis 2007 entre Bettembourg (Luxembourg) et Perpignan (1050 km), dont les débuts ont été difficiles (le transport s'effectue en 14h30 au lieu de 27h par la route). L'autre sera mise en service, en 2016, entre Dourges, près de Lille, et Bayonne (1000 km) par Tours, Niort et Bordeaux. La mise au gabarit des deux axes coûtera 300 millions d'euros, 10 % des camions transitant entre l'Espagne et l'Europe du nord seront retirés de la route.

La rénovation des infrastructures existantes absorbera 3,3 milliards dont 2,5 pour celle du réseau ferré classique, contre 2 ces dernières années.

Les grands projets

Les investissements du Grand Paris sont lancés, la modernisation et l'extension des infrastructures existantes sera poursuivie. Mais le gouvernement a adopté l'approche malthusienne de la commission Mobilités 21, et les grands projets ferroviaires sont devenus très incertains : les LGV Bordeaux-Toulouse/Espagne et le tunnel de base du Lyon-Turin ne sont pas financés, et l'urgence de la liaison Montpellier-Perpignan n'a pas été comprise.

Certes la LGV Poitiers-Limoges semble éliminée, ce qui provoque la fureur des grands élus du Limousin ; le projet de canal Seine-Nord, surdimensionné, sera revu à la baisse, voire abandonné.

Mais 8 projets autoroutiers ont été relancés. Le monstrueux projet de Nouvelle Route du Littoral à la Réunion est maintenu alors qu'un projet de liaison ferrée avait été approuvé par l'Etat avant d'être rejeté par le gouvernement Fillon (page 8). Le projet de Notre-Dame-des-Landes, comme si le sort de la France en dépendait, n'a toujours pas été revu alors que sa pertinence par rapport à la modernisation de Nantes-Atlantique, reste à démontrer.

L'AFITF en danger

Les moyens de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) sont très limités, malgré la hausse (100 millions par an) de la redevance domaniale imposée aux sociétés d'autoroutes, dont les bénéfices sont consistants. Cette situation est aggravée par la baisse de la subvention de l'Etat, ramenée de 700 à 350 millions, et par le report de la TKPL, qui devait lui apporter 750 millions d'euros (1150 millions moins 250 reversés à la société Ecomouv et 100 reversés aux départements). A noter que, par ailleurs, les avantages fiscaux consentis aux transporteurs routiers en échange de la TKPL coûtent à l'Etat plusieurs centaines de millions par an.

La situation financière de l'AFITF n'évoluera pas tant qu'on ne renoncera pas aux multiples projets routiers inutiles et qu'on ne suivra pas le modèle suisse : le produit de la redevance sur le trafic routier de fret (RPLP) a permis à la fois de moderniser le réseau ferré existant et de construire les tunnels de base nécessaires au transfert du fret routier sur le rail. La captation prévue du produit de la fiscalité verte par le crédit d'impôt pour la compétitivité des entreprises est un contresens.

Le grand retour de la route

La transition écologique est en marche dans les discours officiels. Mais pendant ce temps, les mauvaises habitudes reprennent le dessus :

- outre les 8 projets autoroutiers adoptés par le gouvernement, d'autres pourraient suivre, tels que l'A831 qui saccagerait le marais poitevin et dont Dominique Bussereau (UMP) et Jacques Auxiette (PS) sont de très actifs promoteurs ;

- le gouvernement négocie avec les sociétés autoroutières 3,7 milliards d'euros de travaux en échange d'un allongement de leurs juteuses concessions ;

- supprimés en 2007, les volets routiers vont réapparaître dans les prochains contrats de plan Etat-Régions (CPER) puisque, selon le ministre des Transports, « le routier n'est plus tabou » ; le rail en fera inévitablement les frais ;

- la programmation des infrastructures manque toujours de cohérence ; sur un même axe, on continue à moderniser la route, alors que la voie ferrée parallèle, qui pourrait supporter plus de trafic, manque de crédits ou attend sa réouverture ;

- on reparle de transferts sur route de services TER suite à la hausse des coûts de production de la SNCF, et de fermetures de lignes régionales et même interrégionales faute d'entretien (Clermont-Limoges, Verdun - Châlons-en-Champagne) ;

- le Sénat a adopté un amendement du sénateur PRG Jacques Mézard autorisant les Régions à lancer des liaisons routières régulières interrégionales, et le président de la SNCF lui-même vante les liaisons longue distance par autocar !

La TKPL contestée en Bretagne

Nous résumons une interview de Guillaume Sainteny, auteur d'un « Plaidoyer pour l'écofiscalité » (Buchet/Chastel, 2012), par le Nouvel Observateur.

La TKPL n'est pas vraiment une taxe écologique. Elle vise à remplacer la taxe à l'essieu, qui ne s'applique qu'aux poids lourds français et ne dépend pas du kilométrage parcouru. Or 25 % des poids lourds roulant en France sont immatriculés à l'étranger et ne participent donc pas à l'entretien du réseau français qu'ils dégradent. Le secteur routier français était désavantagé.

La taxe devrait favoriser les circuits courts, et soutenir ainsi l'agriculture de proximité. Les poids lourds étrangers venant livrer en France ne payant pas la taxe à l'essieu, cela favorisait les produits agricoles étrangers. De plus, les engins agricoles et camions de ramassage de lait sont exemptés de la taxe. Enfin la TICPE sur le gazole est très réduite et cela n'est remis en cause ni par la TKPL, ni par la taxe carbone. Le transport routier conserve donc la totalité de son régime fiscal très avantageux.

Il n'est pas anormal de faire payer par l'usager d'un réseau routier dont il n'a pas payé la construction, et qui est mis gratuitement à sa disposition, une partie au moins des coûts externes qu'il engendre (usure des voies, pollution de l'air, bruit, congestion,...). Parmi ces coûts externes figurent aussi les dommages causés par les poids lourds aux cultures agricoles le long des routes.

La Suisse, l'Allemagne, l'Autriche, la République tchèque, la Slovaquie ont déjà institué ce type de redevance. En France, elle a été votée dans la loi Grenelle 1 de 2009, modifiée en 2013. Son application est donc prévue depuis près de cinq ans. En Suisse, le bilan est positif : le fret routier a cessé d'augmenter en proportion, et les transporteurs ont optimisé le remplissage des camions, améliorant ainsi leur productivité. En outre la redevance suisse prend en compte toutes les externalités, y compris les dégâts à l'agriculture.

La TKPL n'est certainement pas la cause des difficultés de la Bretagne puisque celles-ci préexistent à l'institution de la redevance. Ces difficultés sont d'ailleurs relatives : le taux de chômage en Bretagne, bien que de 9%, est moins élevé que la moyenne française, et la part de l'industrie dans l'emploi est le double de la moyenne nationale.

En outre, puisqu'elle bénéficiera d'une réduction de 50%, que le principal axe est-ouest et le réseau local breton seront exonérés, la Bretagne profitera largement des recettes de la redevance, à hauteur de plus du triple de ce dont elle s'acquittera.

Trains supprimés

Les rôles des partenaires du transport ferroviaire régional sont bien définis : la région, autorité organisatrice de transport (AOT), définit et finance le service TER, et la SNCF exploite.

Or, en août 2013, la SNCF a fait fi de ses engagements et n'a pas assuré l'intégralité du service sur les lignes de l'étoile stéphanoise (lignes de Boën et de Roanne). Et sur la ligne des Cévennes, pendant deux jours, la direction SNCF de Clermont-Ferrand a été incapable de trouver un agent de conduite pour assurer un train national : le Cévenol ; les cars n'ont pu assurer les correspondances à Nîmes ou Clermont.

Dans le même temps, la gare de Mayence (une ville allemande de 200 000 habitants) n'était pas en mesure de remplir ses obligations contractuelles en raison de maladies du personnel du centre d'aiguillage : le président de la Deutsche Bahn a dû présenter ses excuses aux voyageurs et a reconnu que « la DB s'est couverte de ridicule ».

Dans les trois cas le motif invoqué est le même : une absence de réserve de personnel qualifié. Si, par exemple, un conducteur de train tombe malade, le train ne circule pas. Cette situation suscite plusieurs interrogations :

- quelle est la valeur d'un contrat liant AOT et prestataire de service ?
- quels sont les moyens utilisables par l'AOT pour exiger le respect de l'horaire défini ?

- pourquoi l'utilisateur du transport ferroviaire est-il si peu respecté ?

Derrière ces interrogations de pur bon sens se profile en fait une réalité inquiétante pour l'avenir du transport ferroviaire. Les entreprises nationales ferroviaires (SNCF et DB) se sont engagées dans des politiques d'économies à courte vue qui négligent totalement un principe fondamental du service public : la continuité du service 24h sur 24 durant toute l'année.

Ce principe implique un niveau suffisant de personnel compétent pour concilier les besoins du service et ceux du personnel concerné, qui a droit à des congés annuels. Ces variables d'ajustement incombent au prestataire de service et il est choquant de les voir reportées sur la collectivité.

Au cours des multiples réunions région-SNCF et autres comités de lignes, on cherche des solutions pour satisfaire les usagers, puis brutalement l'exploitant s'affranchit des accords passés. Ces pratiques sont inacceptables : parfois, aucun service de substitution n'est assuré, même pour le dernier train de la journée alors qu'il s'agit d'une obligation reconnue comme impérative.

Gabriel Exbrayat, FNAUT Rhône-Alpes

Horaire japonais

Une douzaine de japonais a soulevé un wagon de 32 tonnes pour libérer une femme de 30 ans tombée dans l'espace de 20 cm entre le quai d'une gare et un train (The Guardian, 22-03-2013). Une quarantaine de personnes est venue en aide aux employés de la compagnie ferroviaire pour faire levier sur le train, dont le système de suspension permet de le faire basculer d'un côté ou de l'autre. La victime ne souffre d'aucune blessure. Le train est reparti avec un retard de seulement huit minutes.

Prix du billet au poids

Les clients de la compagnie aérienne Samo Air devront acquitter 4,16 dollars par kilo. Cette compagnie est la première à faire payer le prix de ses billets selon le poids des passagers.



BIEN DIT

✓ **Stephen Kerckhove**, porte-parole d'Agir pour l'environnement : « la France a moins besoin de débats que de décisions courageuses ; on ne peut se satisfaire d'une logique où le plus petit dénominateur commun érode toute mesure un tant soit peu ambitieuse ».

✓ **Patrick Marconi**, militant de la FNAUT (CRELOC) : « changer nos habitudes pour la défense de la planète (plutôt celles de nos enfants et petits-enfants car la planète, elle, en a vu d'autres...), tout le monde est pour surtout si c'est le plus tard possible ! »

✓ **Hubert Peigné**, ancien ingénieur général des Ponts et Chaussées : « à courir après la voiture, on est toujours en retard d'une infrastructure ».

✓ **Jean-Claude Brunier**, PDG des entreprises TAB et T3M : « les autoroutes ferroviaires et les caisses mobiles doivent être exonérées de l'écotaxe poids lourds, ce serait un signal politique fort en faveur du report modal ».

✓ **Jean-Marie Chevalier**, professeur d'économie à Paris-Dauphine : « bloquer les prix de l'énergie, c'est nourrir les consommateurs d'illusions ».

Ecologistes pédagogues

Le député écologiste François-Michel Lambert (Bouches-du-Rhône) et son collègue sénateur Ronan Dantec (Loire-Atlantique) ont dit « halte aux contre-vérités sur l'écotaxe poids lourds » et appelé le gouvernement à faire preuve de pédagogie : « l'impact de la taxe sera de la moitié d'un centime pour une salade de un euro, même pas le coût du sachet plastique ! »

Bêtisier

✗ **Edith Gallois**, conseillère municipale UDI de Paris, critique la fermeture de la voie sur berges rive gauche de la Seine : « la possibilité de se déplacer, c'est la première des libertés qu'une démocratie ait à offrir ». Elle parlait bien sûr de la liberté de se déplacer en voiture.

✗ **Franck Margain**, candidat à la primaire UMP de Paris, veut « aménager 20 km de voies sur berges de Choisy à Saint-Denis sans opposer automobilistes et piétons ». Il a même inventé un terme pour cela : « la co-circulation ».

Propos injurieux

✗ **Anne-Marie Skora**, présidente de l'association des usagers SNCF du Gard, n'apprécie pas les militants de la FNAUT et l'écrit noir sur blanc : « nous avons toujours refusé de nous faire happer par ces personnes dont le seul objectif est d'utiliser la masse des adhérents des associations locales pour mieux briller dans les conseils d'administrations ; si ces gens voulaient vraiment défendre les usagers des rases campagnes comme nous, ça se saurait ». On se demande ce qui autorise cette personne à tenir de tels propos. Mme Skora manque de clauvoyance : on ne défend pas les usagers seulement sur le terrain, ce que font très bien les associations de la FNAUT, mais aussi en étant présent dans les conseils d'administration et en faisant du lobbying à Paris.

Propos trompeurs

✗ **Valérie Pécresse**, administratrice UMP du STIF et ancienne ministre du Budget, prédit une hausse de 42 % du prix du ticket de métro en 12 ans pour financer le Grand Paris. Elle a juste oublié que l'inflation expliquerait les deux tiers de cette hausse.

Propos minables

✗ **Sébastien Loeb**, champion du monde de rallye automobile : « mon plus gros excès de vitesse ? peut-être 180 km/h sur autoroute, c'est ma vitesse de croisière ; mais j'ai toujours eu de la chance, je ne me suis pas fait prendre ». Commentaire d'Alain Rémond (La Croix) : « j'espère avoir la chance de ne jamais tomber sur un abruti qui fonce à 180 km/h avec pour seul souci de ne pas se faire prendre ».

Le CEVA va-t-il ignorer la Haute-Savoie ?

Le raccordement ferroviaire en cours de réalisation entre les gares de Cornavin, Eaux-Vives et Annemasse (CEVA) sera opérationnel fin 2017. Il fera enfin tomber le « mur de Berlin ferroviaire » entre le centre de Genève et la Haute-Savoie. Les CFF vont alors intensifier et cadencer les dessertes entre Annemasse et Coppet ou Lausanne.

Mais un obstacle majeur se présente : le matériel roulant nécessaire pour assurer les dessertes entre Genève et la Haute-Savoie n'est toujours pas commandé alors que 32 mois au minimum sont nécessaires pour la livraison des premiers trains, sans compter les délais de mise au point et les éventuels retards de livraison.

Faute de décision rapide, les liaisons avec la Haute-Savoie ne pourront pas être ouvertes fin 2017 alors que le Chablais, la vallée de l'Arve et le bassin annecien doivent bénéficier de relations directes avec le centre de Genève (deux relations par sens sont prévues aux heures de pointe).

L'enjeu est vital pour la Haute-Savoie. Le CEVA n'est pas un simple RER genevois, il peut faciliter considérablement à la fois les déplacements transfrontaliers et les déplacements internes au département. Il servira aux 63 000 travailleurs frontaliers résidant en Haute-Savoie, mais son impact sur le tourisme sera également considérable compte-tenu de la proximité de l'aéroport de Genève-Cointrin.

Avec 1,7 % de croissance annuelle, la Haute-Savoie connaît le plus grand essor démographique de la région Rhône-Alpes : le CEVA peut stimuler sa prospérité, encore faut-il le vouloir !

William Lachenal, président de l'association Rail Dauphiné Savoie Léman (ARDSL) ■

Une initiative consternante à Ajaccio

La municipalité d'Ajaccio veut ouvrir la ville sur la Méditerranée (projet « fond de baie ») et, pour cela, « libérer » les emprises ferroviaires au bénéfice de la construction immobilière et de la circulation routière. La gare des CFC, la plus fréquentée du réseau corse, serait reportée dans le quartier périphérique de Saint-Joseph et les voyageurs venant de Bastia devraient subir un transbordement systématique par une navette routière « en site propre » pour rejoindre le centre-ville. On se croirait dans les années 60 sur la Côte d'Azur !

Comme la nouvelle gare et le nouveau port destiné aux cargos doivent être implantés sur des terrains à conquérir sur la mer et que le budget évoqué - 50 millions d'euros - est nettement insuffisant, ce projet stupide pourrait retomber une fois passé les élections.

Un véritable projet d'avenir consisterait plutôt à transférer la gare CFC devant la gare maritime et inclure un train - tram entre la gare et l'aéroport.

Frédéric Laugier, FNAUT PACA ■

Excellente cette idée de gare excentrée (sur le continent on dit « gare des betteraves ») pour affaiblir encore un peu plus les chemins de fer corses après avoir investi des sommes considérables pour les moderniser (là on ne peut qu'applaudir) pour un résultat médiocre ! Les cargos accosteront tout près de la gare des CFC et les ferries, avec des voyageurs potentiels pour les CFC, à l'autre bout de la ville. En matière d'intermodalité, on a vu mieux. Avec la présence du chemin de fer en plein cœur de son territoire, Ajaccio disposait d'un atout considérable qu'elle va remarquablement gâcher.

Pierre Debano ■

Nouvelle Route du Littoral : un projet aberrant



La RN1 entre Saint-Denis de la Réunion et La Possession, dite Route du Littoral, itinéraire stratégique reliant le port de commerce à la capitale administrative et à l'aéroport international, supporte un trafic journalier de 60 000 véhicules/jour. Soumise à de forts aléas géologiques et maritimes, elle doit être abandonnée au profit d'une nouvelle route en mer (NRL), située à 100 m de la falaise et censée pouvoir résister à des houles cycloniques centennales.

Elle offrira 2x2 voies, une bande d'arrêt d'urgence, une emprise pour un futur TCSP et des voies cyclables. Elle combinerait digues et viaducs (à 30 m d'altitude) sur 12,5 km (une solution tout viaduc est à l'étude). Elle sera gratuite. Son coût, sous-estimé, est de 1,6 milliard d'euros. La DUP a été publiée en mars 2012.

Alternatives Transports Réunion (ATR-FNAUT) combat ce projet pharaonique et dangereux soutenu par l'Etat (FNAUT Infos n°207). Soucieuse de l'avenir d'un territoire insulaire, exigu et montagneux, l'association veut éviter que la Réunion ne s'enlise dans les erreurs passées du tout-automobile.

Le Conseil Scientifique Régional du Patrimoine Naturel et le Conseil National de Protection de la Nature ont émis des avis négatifs sur la NRL, qui ne ferait qu'aggraver la congestion.

ATR-FNAUT dénonce le dépassement inévitable par la NRL des capacités financières de la Région au détriment de tout projet de transport ferroviaire, réclame une expertise financière indépendante et propose des alternatives : passage par les hauts et tunnel. L'association a fait part de ses inquiétudes au Président de la République.

Oloron-Bedous : un dossier mal ficelé

Suite à l'avis défavorable rendu par la commission d'enquête sur la réouverture de la section Oloron-Bedous de la ligne Pau-Canfranc, le CRELOC, CODE Béarn et la FNAUT-Aquitaine ont réagi vigoureusement. « Le dossier de RFF a ignoré le prolongement possible de la réouverture vers Canfranc ; si la Région a cofinancé la rénovation de Pau-Oloron, mis 100 millions d'euros sur la table pour Oloron-Bedous et obtenu le soutien de Bruxelles, ce n'est pas pour s'arrêter à Bedous ; considérer Bedous comme un terminus est une aberration, un non-sens ».

Le CRELOC a dénoncé l'évaluation, dans le rapport d'enquête, du coût de la réouverture (100 millions d'euros 2010 d'après RFF ; le rapport indique 122 millions aujourd'hui, sans explication) et du déficit d'exploitation (16 millions d'euros par an, alors que RFF a calculé un déficit cumulé sur 50 ans).

Le CRELOC a réfuté aussi les réserves techniques du rapport d'enquête. « Les passages à niveau automatisés ne sont pas accidentogènes, il y en a plus de 10 000 en France et, dans 99 % des accidents, c'est l'usager de la route qui est responsable ; nos voisins alpins s'affranchissent de pentes bien plus fortes que celles de la ligne Pau-Canfranc ; 800 tonnes de maïs venant de France par camion transitent chaque jour de Canfranc à Saragosse, on pourrait les monter à Canfranc en un seul train ».

Avec bon sens, le préfet des Pyrénées Atlantiques a finalement signé la DUP.

fnaut infos- Bulletin mensuel d'information

Directeur de publication : Jean Sivardière
CPPAP n° 0913 G 88319 - Dépôt légal n°220
ISSN 0983-172 X - Tirage : 1200 ex.
Imprimerie : Sipap-Oudin, 86000 Poitiers

Abonnement 10 numéros : Individuels : 18 €
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