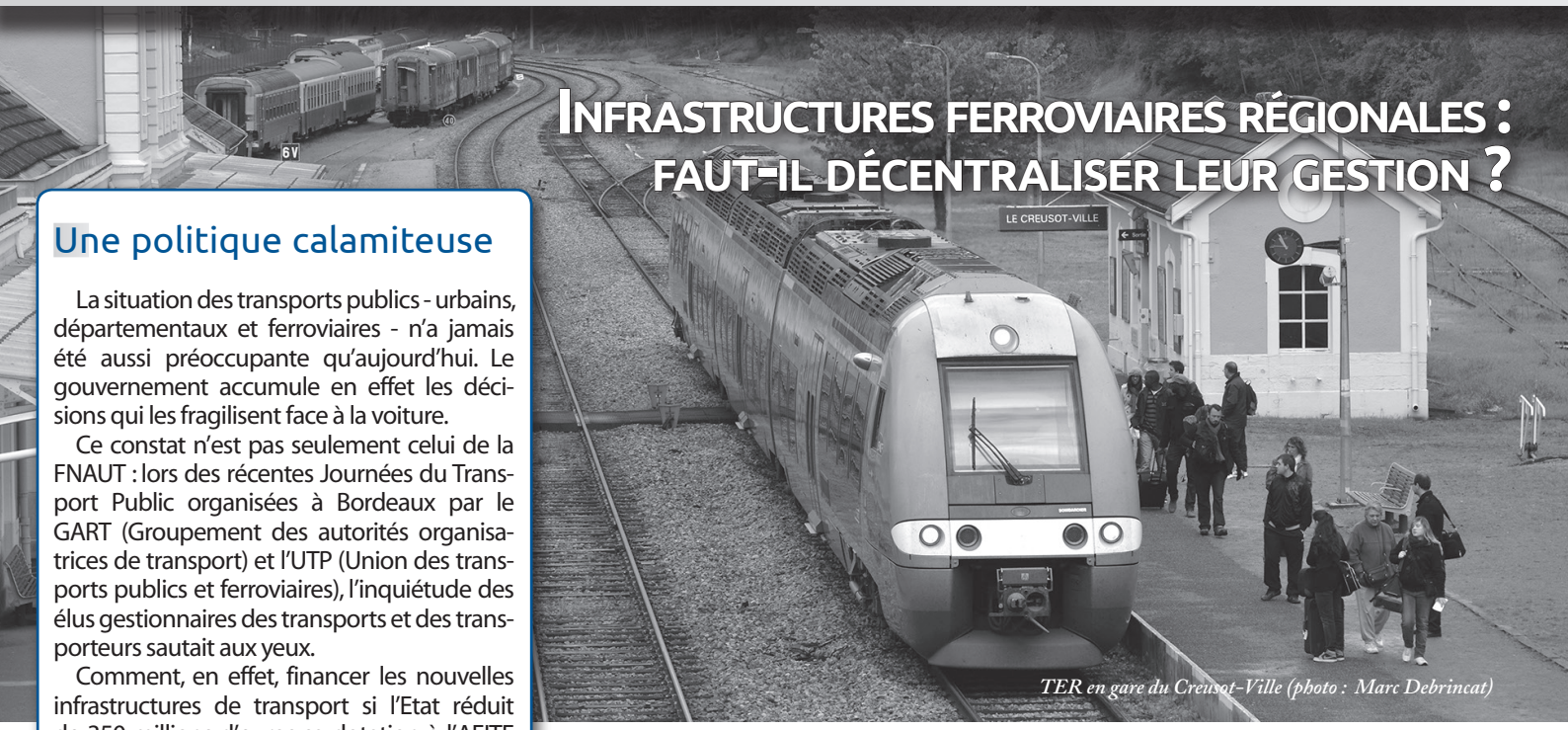
fnaut infos
transport - consommation - environnement

n°221
janvier-février 2014
édition nationale

Bulletin de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports

Infrastructures ferroviaires régionales : faut-il décentraliser leur gestion ?



TER en gare du Creusot-Ville (photo : Marc Debrincat)

Les services TER se sont considérablement développés depuis que l'Etat, en 2002, les a transférés aux régions. Mais aujourd'hui leur pérennité n'est plus garantie sur les lignes régionales ou interrégionales peu fréquentées, la SNCF proposant des transferts sur route et RFF n'ayant pas les moyens de régénérer l'infrastructure. La FNAUT suggère donc d'expérimenter non seulement le libre choix de l'exploitant par la région dans le cadre d'une délégation de service public, mais aussi un transfert de gestion de l'infrastructure à la région. L'objectif est de permettre une réduction des coûts de remise à niveau puis d'entretien des lignes concernées, et de favoriser l'implantation d'opérateurs fret de proximité et un partage des coûts d'infrastructure entre services voyageurs et fret.

La FNAUT réfléchit de longue date à l'avenir des lignes régionales à faible trafic, celles qui typiquement sont parcourues par moins de 10 trains par jour (7 800 km), et que la Cour des Comptes veut fermer (FNAUT Infos n°182).

A noter que RFF parle plutôt de « lignes régionales et interrégionales à trafic faible » : moins de 14 TER ou 6 trains de fret par jour, soit 5 500 km.

L'expérience montre que l'avenir de ces lignes fragiles ne peut être garanti par la SNCF, exploitant en situation de monopole qui s'en désintéresse alors qu'il sait être performant lorsqu'il a à traiter des volumes importants de trafic. La FNAUT réclame donc leur exploitation en délégation de service public, formule qui permet de choisir l'exploitant offrant le meilleur rapport qualité/coût (FNAUT Infos n°208 et 213).

Pour le transport du fret, nécessaire aux entreprises et permettant de partager les charges d'infrastructure entre les trafics voyageurs et fret, la FNAUT souhaite un développement rapide des OFP (opérateurs ferroviaires de proximité) pour la collecte et la distribution capillaires (FNAUT Infos n°188).

Après celle des services, il est assez naturel d'envisager une décentralisation de la gestion de l'infrastructure allant au-delà des plans rail de certaines régions - Midi-Pyrénées, Auvergne, Limousin - et des initiatives prises par RFF pour les lignes dédiées au fret.

Cette possibilité, déjà discutée au sein de la FNAUT, est aujourd'hui dans l'air et a été envisagée par le gouvernement dans le cadre de « l'acte 3 de la décentralisation » (voir page 6), mais le projet de loi de décentralisation (FNAUT Infos n°220) a finalement été découpé en trois textes et le premier, en cours d'adoption par le Parlement, ignore le sujet des infrastructures, tout comme le projet de loi sur la gouvernance ferroviaire.

Nous réexaminons ce problème après un tour d'horizon sur l'exploitation voyageurs et fret des lignes fragiles.

Une politique calamiteuse

La situation des transports publics - urbains, départementaux et ferroviaires - n'a jamais été aussi préoccupante qu'aujourd'hui. Le gouvernement accumule en effet les décisions qui les fragilisent face à la voiture.

Ce constat n'est pas seulement celui de la FNAUT : lors des récentes Journées du Transport Public organisées à Bordeaux par le GART (Groupement des autorités organisatrices de transport) et l'UTP (Union des transports publics et ferroviaires), l'inquiétude des élus gestionnaires des transports et des transporteurs sautait aux yeux.

Comment, en effet, financer les nouvelles infrastructures de transport si l'Etat réduit de 350 millions d'euros sa dotation à l'AFITF (Agence de financement des infrastructures de transport de France) et, dans le même temps, la prive du revenu de l'écotaxe poids lourds, soit 800 millions par an ? Des lignes ferroviaires vont fermer, ce qui amènera la disparition de liaisons régionales et même interrégionales : l'aménagement du territoire n'est plus qu'un slogan. Même les TCSP qui viennent de faire l'objet d'un 3ème appel à projets sont menacés.

Et comment maintenir l'offre de transport public et la développer, alors que les ressources provenant du versement transport des entreprises stagnent, que l'Etat réduit ses dotations aux collectivités territoriales, et qu'il porte de 7 % à 10 % le taux de TVA sur les transports publics, y compris de proximité ? L'offre TER est la plus menacée, mais l'élagage de l'offre urbaine et départementale a commencé discrètement.

La situation du transport ferroviaire de fret n'est pas plus brillante que celle des transports publics : après avoir autorisé, en décembre 2012, la circulation des poids lourds de 44 tonnes sur 5 essieux et reporté l'écotaxe, l'Etat va réduire de 135 millions d'euros sa subvention permettant à RFF d'alléger les péages exigés pour la circulation des trains de fret, tout en relançant l'extension du réseau autoroutier, ce qui facilitera encore la circulation des camions.

Comme pour la sécurité routière, les solutions sont connues, mais impopulaires puisqu'elles passent par une réduction des avantages fiscaux accordés à la route : on verra plus tard...

Jean Sivardière

Des lignes mal exploitées... et peu fréquentées

Un jeu d'enfant

Se débarrasser d'une petite ligne régionale est un jeu d'enfant, il suffit de maintenir une exploitation coûteuse par la SNCF en refusant tout appel à la concurrence, une fréquence médiocre, des horaires inadaptés aux besoins des usagers, et de laisser l'infrastructure se dégrader peu à peu en se contentant d'un entretien minimum.

L'Auvergne en fournit une nouvelle confirmation avec la fermeture annoncée de la ligne Laqueuille-Eygurande qui fait disparaître une des deux liaisons interrégionales Clermont-Limoges. La réussite, de temps à autre, d'une exploitation bien conçue montre cependant que cette triste évolution n'a rien d'inéluctable.

Offre et fréquentation

Quand la desserte est lamentable, il ne faut pas s'étonner du peu de fréquentation (on est en droit de penser que c'est d'ailleurs l'objectif recherché). Prenons quelques exemples.

Reims - La Ferté Milon : le trafic est trop faible, on ferme la ligne, puis on la réouvre en 1981. Mais la remise en service est faite intelligemment, en rapprochant les points d'arrêt des villages, et en mettant en place une desserte correcte. C'est aujourd'hui l'une des lignes TER les plus fréquentées de Champagne-Ardenne.

Belfort-Delle : avant sa fermeture, un AR par jour sans arrêts intermédiaires. Conséquence logique : 6 à 12 voyageurs par train. Or la population riveraine est loin d'être négligeable, et 900 élèves se rendaient à Belfort tous les jours en car.

Sur la ligne 14 Nancy-Merrey, un point d'arrêt (entre Mirecourt et Vittel) n'était même desservi qu'une fois par jour et dans un seul sens !

Comme les élus veulent attendre 2019 pour ouvrir les TER à la concurrence (on critique la SNCF mais on ne fait rien pour l'aider à réagir), la ligne 14 est morte au-delà de Pont-Saint-Vincent à cause d'une SNCF incapable de l'exploiter intelligemment, et même de copier sur ceux qui savent le faire.

Les tram-trains de Karlsruhe, ville de 300 000 habitants jumelle de Nancy, vont très loin dans la campagne et transportent chaque année 70 millions de voyageurs (contre 113 millions de voyageurs pour le seul réseau urbain).

On peut trouver des lignes pour lesquelles une bonne desserte routière est préférable mais, sur beaucoup d'autres, une desserte ferroviaire intelligente serait de qualité supérieure. La Cour des Comptes a examiné la question du TER par le petit bout de la lorgnette, sans véritable analyse sur le terrain.

Pierre Debano, 51 Epernay

Relations interrégionales

Beaucoup de lignes ferroviaires ont des trafics limités parce que les régions privilégient leur pré carré, c'est-à-dire les liaisons entre leurs grandes villes et les petites villes situées à la frontière régionale, en négligeant la demande qui est importante entre villes principales ou noeuds de communication situés dans deux régions adjacentes.

Ainsi on trouve beaucoup de liaisons TER entre Nantes et la-Roche-sur-Yon, et très peu de liaisons entre Nantes et la Rochelle, ce qui amène certains à préconiser la mise à une voie de la section la-Roche-sur-Yon - la Rochelle.

Il existe donc, pour de nombreuses lignes, des gains possibles de trafic, sans surcoûts importants grâce à une meilleure productivité du matériel et du personnel, simplement par une meilleure concertation entre régions.

La ligne Saumur - la-Roche-sur-Yon est un autre exemple significatif. C'est la seule ligne TER qui n'ait connu aucune hausse notable de trafic depuis la régionalisation. Elle a le tort de chevaucher deux régions, en zone rurale, avec une exploitation très réduite en fréquence et en tronçons desservis, et limitée essentiellement aux deux extrémités : Chantonnay - la-Roche sur-Yon à l'ouest pour les Pays de la Loire (3 AR/jour, dont l'un est un peu plus long car il part tôt le matin - vers 5h 30 ! - du dépôt de Thouars en desservant Thouars, Bressuire,... jusqu'à la Roche sur Yon et revient le soir), et Bressuire-Saumur à l'Est, à l'initiative de la région Poitou-Charentes.

Seul un car journalier assure l'ensemble du trajet, mais il ne permet pas de faire un AR dans la journée et n'a pas fait la preuve de son attractivité.

Comme le demandaient depuis longtemps les FNAUT régionales, une offre d'été Saumur - la-Roche-sur-Yon - les Sables-d'Olonne a été mise en place les fins de semaine, sur un crédit européen, permettant d'aller passer un jour au bord de la mer. Elle a rencontré un tel succès (170 voyageurs par train) qu'il a fallu doubler l'automoteur X 73 500.

Une modification de l'exploitation du train (liaison allongée entre villes et pôles de correspondance, abandon d'arrêts ruraux, horaires adaptés à une demande bien identifiée, offre conjointe de deux régions, tarification et promotion adaptées) a permis cet essai réussi, à transformer. Une offre interrégionale permanente, démarrant dans l'idéal à Tours permettrait de répondre aux besoins et de redonner vie à cette ligne menacée par l'offre éclatée actuelle.

Dominique Romann, FNAUT Pays de la Loire

Une sous-préfecture isolée

Verdun, modeste sous-préfecture de la Meuse qui compte 18 500 habitants (35 000 dans l'aire urbaine), est « desservie » par le TGV Est via la gare de Meuse TGV, située à 25 km et proposant 6 trains par jour deux sens confondus, ainsi que par l'autoroute A4. Aussi la SNCF, avec le laxisme bienveillant des régions Champagne Ardenne et Lorraine, abandonne-t-elle les deux lignes TER qui y subsistent.

Le TER Châlons-en-Champagne - Verdun offrait un service médiocre : 4 AR en semaine et 2 le week-end. Les 3/4 des localités situées sur le tracé n'étaient pas desservies. Le premier TER arrivait à Verdun à 9h46, ce qui permettait à la SNCF d'éviter d'avoir à transporter les scolaires et les salariés. Des ralentissements pénalisaient l'autorail par rapport aux autocars.

Et alors que certains proposaient de faire circuler des TER Reims-Verdun, ce qui aurait nécessité la réactivation du raccordement de Saint Hilaire au Temple (800m de long), RFF avait répondu par un devis de 16 millions d'euros pour ce chantier, comportant il est vrai la suppression d'un passage à niveau : le prix d'un kilomètre de LGV pour une voie unique non électrifiée !

Aussi la décision s'est-elle imposée d'elle-même : la desserte a été transférée sur route le 15 décembre 2013. En fait, elle l'a été dès la mi-novembre grâce à une curieuse pénurie de matériel.

L'offre TER Metz-Verdun est plus fournie : 7 à 8 AR en semaine, 2 le samedi, un seul le dimanche. Mais le service mélange trains (2 AR) et cars, ces derniers mettant, de bout en bout, jusqu'à 40 min de plus que les TER. Des menaces planent sur sa pérennité, ce qui priverait Verdun de ses derniers trains de voyageurs.

Pourtant, les commémorations du centenaire de la première guerre mondiale vont s'étaler sur 5 ans et culmineront en 2016 avec le centenaire de la bataille de Verdun. Elles vont entrainer un afflux de visiteurs dans cette ville et ses environs, congestionnant le réseau routier, en particulier lors des cérémonies officielles. Ces circonstances devraient inciter à développer l'offre TER, et non à la démanteler !

De plus, la ligne Châlons-Verdun passe près du moulin de Valmy, lieu symbolique de la République s'il en est. Quant à la ligne Verdun-Metz, elle quitte la vallée de la Meuse par le tunnel de Tavannes, site hautement stratégique proche du fort de Vaux. Ces lieux de mémoire méritaient un autre sort que celui que leur ont réservé RFF, la SNCF et la région.

Frédéric Laugier

Fermetures et réouvertures

Depuis 1996, 532 km de lignes ont été fermées au trafic voyageurs.

- 1996 Troyes-Saint-Florentin (55 km)
- 1996 Bitche-Niederbronn (24 km)
- 2000 Berthelming-Sarre-Union (18 km)
- 2002 Coulommiers-La Ferté (19 km)
- 2006 Saint-Brieuc – Loudéac (49 km)
- 2007 Lapeyrouse-Volvic (57 km)
- 2008 Montluçon-Eygurande (93 km)
- 2009 Gisors-Serqueux (50 km)
- 2009 Luçay-le-Mâle-Valençay (11 km)
- 2011 Avallon-Autun (87 km)
- 2011 Sarreguemines-Bitche (39 km)
- 2012 Alès-Bessèges (30 km).

Les réouvertures sont rares (73 km) :

- 2001 Meyrargues-Pertuis (4 km)
- 2004 St-Germain - Noisy-le-Roi (10 km)
- 2005 Cannes-Grasse (14 km)
- 2010 Bellegarde-La Cluse (28 km, exclusivement pour le TGV Paris-Genève)
- 2012 Mulhouse-Chalampé (17 km).

La réouverture des lignes suivantes est en cours ou décidée (202 km) :

- Chartres-Voves (25 km)
- Nantes-Châteaubriant (64 km)
- Belfort-Delle (21 km)
- Sorgues-Carpentras (17 km)
- Gisors-Serqueux (50 km)
- Oloron-Bedous (25 km).

Les efforts pour défendre des lignes menacées et obtenir des réouvertures n'ont rien d'irréaliste : le réseau n'est pas condamné à se réduire inexorablement.

Des lignes fragilisées

Avec Châlons-en-Champagne - Verdun et Thionville-Apach, bien des lignes régionales ou interrégionales sont aujourd'hui fragilisées par les déficiences de l'exploitation SNCF ou par la dégradation prononcée de la voie :

- (Clermont-Ferrand)-Laqueuille-Ussel
- Marvejols-Mende
- Saint-Pol - Etaples
- Ascq-Orchies
- Abbeville et Abancourt-Le Tréport
- Morlaix-Roscoff (2 AR/jour)
- Laon-Hirson
- Epinal - Saint-Dié
- Nancy-Vittel-Merrey-Culmont
- Andelot - Saint-Claude - Nurieux
- La Roche sur Yon-Thouars
- Thiers-Boën
- Limoges-Brive par Saint-Yriex
- Busseau-Aubusson-Felletin (1 AR/jour)
- Périgueux-Le Buisson
- Agen - Siorac en Périgord
- Ligne des Causses (Bédarieux-Millau, Séverac – Saint Chély-d'Apcher)
- Ligne des Cévennes
- Rodez – Séverac-le-Château
- (Carcassonne)-Limoux-Quillan
- Paray-le-Monial - Lozanne
- Livron-Aspres sur Buech
- Montréjeau-Luchon
- Villefranche-La Tour de Carol
- Breil-Coni.

Tours-Loches : une ligne à revitaliser

Ne faire circuler que trois trains allers-retours par jour, dont un qui n'effectue qu'un trajet partiel, sur la ligne Tours-Loches, est inacceptable. En semaine, pendant 4 h 02, aucun train ne circule en matinée. Il en est de même l'après-midi, durant 4 h 05. C'est encore pire le week-end : aucun train entre le samedi 14 h 14 et le dimanche 18 h 53 !

Les usagers exigent que les rares trains circulent à l'heure, et que les suppressions de trains restent exceptionnelles alors qu'actuellement elles sont quasiment la règle. Dès qu'il manque, à Tours, un conducteur, un contrôleur, un automoteur, ou bien les jours de grève, c'est la ligne de Loches qui est pénalisée : c'est la solution de facilité pour la SNCF, puisqu'il y a toujours des autocars disponibles chez sa filiale Kéolis.

Pourtant des améliorations simples de l'exploitation sont possibles, par exemple prolonger le parcours du train de mi-journée jusqu'à Loches, alors qu'il fait son demi-tour à Reignac, ou encore supprimer l'arrêt de Courcay-Tauxigny, très éloigné de ces deux localités. Les très rares clients pourraient prendre le train à Cormery. Reporter le trafic sur une RD 943 mise à 2 x 2 voies est une fausse bonne idée : pollution, embouteillages, aspiration des camions. Le meilleur covoiturage reste le train.

Pour sauver la ligne, il faut la confier à un opérateur de proximité autre que la SNCF. Un tel opérateur disposerait d'un matériel spécifique et adapté qui ne circulerait que sur cette ligne en faisant des allers-retours toute la journée, il serait alors possible de rouvrir Loches-Châteauroux. L'Allemagne a ainsi sauvé ou rouvert avec succès des lignes comparables.

Bernard Verdier, Association pour le Dvlpt des Transports collectifs en Touraine (ADTT)

Pour l'économiste Michel Godet, lochois d'adoption, « l'accès à Tours est vital pour Loches, qui peut soit devenir une banlieue résidentielle et cotée de Tours, soit une petite ville oubliée et vieillissante comme il y en a tant dans l'Indre toute proche ». Il estime impossible d'augmenter le nombre de trains sans des travaux lourds, trop coûteux sans doute car il préconise ensuite le désenclavement de Loches par le contournement de Tours (A10 bis)... et le recours au covoiturage.

Le sous-préfet Edmond Aïchoun, mieux inspiré, a fait de l'amélioration de la ligne Tours-Loches son cheval de bataille : « Loches doit être mise à 30 min de la préfecture d'Indre-et-Loire ». Il se félicite de ce que la Région souhaite mettre l'accent sur cet axe : « après avoir fermé le palais de justice, si la ligne n'était pas une priorité, que deviendrait Loches ? »

Des cars de substitution peu appréciés

On le sait, les « décrets de coordination » des années 1930 ont renforcé l'autocar face au train et facilité, dans les décennies suivantes, un démantèlement imprudent du réseau ferré qui maillait alors finement le territoire français, dans l'indifférence quasi générale de l'opinion, sans la moindre réflexion prospective, sans logique autre que financière (l'autorail le plus économique revient à 4,50 francs du km quand l'autocar revient à 1,50 franc, disait-on). L'automobile était pour tous les décideurs la solution d'avenir.

On doit reconnaître que certaines lignes étaient mal tracées ou difficilement défendables, mais de nombreux « déserts ferroviaires » (Ardèche en 1973, puis Mayenne, Deux-Sèvres, Gers, Hérault, Var) sont maintenant apparus. Et aujourd'hui des villes moyennes sont isolées du réseau ferré, et des régions entières sont sous-équipées : l'arrière-pays méditerranéen et surtout tout le Grand Ouest, et même le Sud Ouest. Or ces régions sont aujourd'hui celles dont la démographie est la plus dynamique...

Que sont devenus ces « cars SNCF » qui ont « remplacé » les trains ?

Beaucoup ont disparu au fil des ans, pénalisant leurs usagers non-motorisés et rejetant les autres sur la route.

D'autres services de cars se sont maintenus mais la durée des trajets s'est allongée (Bordeaux-Lacanau en 2h30 l'été pour 50 km avec des cars bondés, ou Sarlat-Souillac en 50 min pour 24 km), les services hivernaux sont difficiles, le transport des bagages volumineux est compliqué, les correspondances sont aléatoires ou impossibles (au début des années 2000, le car TER, aujourd'hui départemental, pour Souillac partait encore 3 min avant l'arrivée du train à Sarlat alors que jusqu'en 1980, l'autorail reliait directement Bordeaux, Sarlat, Souillac et Aurillac), les tarifications sont hétéroclites.

L'autocar souffre de l'absence de coordination entre collectivités. La ligne Châteauroux-La Châtre, prolongée parfois jusqu'à la « frontière » entre le Centre et l'Auvergne, n'atteint plus Montluçon. Des doublons ridicules existent entre services routiers régionaux et départementaux, par exemple entre Tarbes et Bagnères.

D'autres liaisons, mieux fréquentées (plus de 100 000 voyageurs par an), exigent des doublages fréquents en périodes de pointe, voire un cadencement à 5 ou 10 minutes (Albi-Castres, Privas-Valence, Avignon-Carpentras).

Manifestement certaines liaisons ne relèvent plus de l'autocar mais du train.

Guy d'Arripe, FNAUT Aquitaine

OFP : UNE CHANCE POUR LE FRET FERROVIAIRE

La SNCF a quasiment fait disparaître le wagon isolé sur l'ensemble du territoire sans même avoir suscité ou facilité la création d'OFP. Ces OFP se mettent aujourd'hui très lentement en place, car ils se heurtent à de nombreuses difficultés : délivrance trop lente des autorisations de circulation, absence de marché de locomotives d'occasion, mauvaise volonté de la SNCF. La création d'une dizaine d'OFP est cependant à l'étude ou en cours, en Champagne-Ardenne, Lorraine, Midi-Pyrénées et Grand Ouest. Les OFP existants sont très divers. Des OFP, implantés dans des ports (La Rochelle, Saint-Nazaire), assurent aussi des trafics sur plusieurs centaines de km et concurrencent directement la SNCF, c'est aussi le cas d'OFP implantés en Bourgogne.

Une avancée

Jean-Yves Petit, vice-président EELV de la Région PACA, vient d'annoncer une avancée concernant la réouverture de la ligne Digne - Saint-Auban.

L'Etat et RFF refusant de participer au financement de cette opération estimée à 98 millions d'euros, qui ne figurera donc pas au prochain Contrat de Projets Etat-Région, la Région PACA va demander à l'Etat le transfert de la gestion de cette ligne à la Régie Régionale des Transports, qui exploite dorénavant la ligne Nice-Digne et pourrait se charger des travaux de réfection (avec un devis divisé par 3 !). Aucune option technique (voie normale, voie métrique, 3 files de rails) n'est pour l'instant privilégiée.

Le dossier est sensible car il porte atteinte au monopole de la SNCF : d'autres collectivités pourraient s'appuyer sur un précédent pour relancer des dossiers de réouvertures aujourd'hui bloqués.

Frédéric Laugier, sec. général, FNAUT PACA

Les OFP sont des exploitants mais ils peuvent effectuer également la maintenance de l'infrastructure (c'est le cas de CFR). On en revient alors à une gestion intégrée des petites lignes capillaires. Des OFP pourraient assurer à faible coût, pour le compte des régions, des dessertes voyageurs sur des lignes locales, apportant un service global au secteur rural. Ils additionneraient, pour vivre, les subventions TER, celles liées à la maintenance du réseau et les contrats privés de fret.

Trafic repris à la route

Europorte, filiale de fret ferroviaire d'Eurotunnel, et l'union de coopératives céréalières Cerevia ont créé en novembre 2012 l'opérateur Bourgogne Fret Service, basé dans la Côte d'Or. Sa zone de chalandise (céréales, bois, métallurgie) sera limitée à 150 km, d'où le nom d'opérateur ferroviaire territorial (OFT) retenu pour cette entreprise.

Un million de tonnes de fret a été transporté en un an seulement, un bilan excellent, dont 50% de trafic repris à la route. C'est la mutualisation des flux qui a permis d'optimiser la chaîne logistique, rendant ainsi l'offre ferroviaire plus concurrentielle.

Pour l'heure, les deux grandes zones d'activité de Bourgogne Fret Service sont situées en Bourgogne et en Champagne du Sud. Au départ des silos bourguignons, le trafic est acheminé en traction diesel vers le triage de Perrigny avant de repartir en traction électrique ou diesel vers l'Est, l'Italie et les ports du Sud dont Fos-sur-Mer. En Champagne, les céréales sont évacuées vers l'Est, où elles alimentent notamment l'industrie agroalimentaire.

Au total, 15 trains de 1 800 à 2 000 tonnes sont acheminés par semaine. Au nombre d'une demi-douzaine, les clients sont Cerevia ainsi que des coopératives et autres négociants.

L'entreprise envisage de se développer dans d'autres secteurs : bois ou métallurgie. Ces filières présentent de réelles perspectives tant elles ont été délaissées progressivement par les opérateurs existants. Il existe aussi des potentiels de trafic dans les granulats. Ces nouveaux trafics consisteraient en des trains complets ou des coupons de wagons isolés.

Selon François Coart, directeur du développement d'Europorte, « le système est ouvert à de nouveaux partenaires. Nous avons, en effet, plusieurs façons de travailler. En tant que commissionnaire de transport, nous offrons une solution d'acheminement de point à point sur de courtes distances et l'entrée au capital pour les clients souhaitant avoir des perspectives à long terme. Nous pouvons aussi faire de Bourgogne Fret Service un OFT multimodal en proposant une offre intégrée avec des camions ou par voie fluviale. Cette nouvelle offre pourrait être mise sur pied avec des partenaires locaux ».

Vecteur de report modal, la société aurait souhaité un peu plus de soutien de la part de RFF quant à la remise en état du réseau des lignes capillaires. « Il est regrettable que RFF n'accompagne pas plus ses clients entreprises ferroviaires et chargeurs. Ce serait son intérêt, le réseau capillaire revitalisé dynamisant à son tour le réseau primaire. Une tonne de kilomètre/train (TKT) transporté sur le réseau secondaire génère, en effet, 10 TKT sur le réseau principal ».

RFF et les OFP

Grâce aux 16 millions d'euros annuels qui leur ont été consacrés par RFF au cours des exercices 2010, 2011 et 2012, 300 km de lignes capillaires fret à voie unique ont déjà été modernisés. Mais RFF va diviser par deux ses engagements financiers en 2013. Aucun montant n'a été annoncé quant au programme 2014.

A l'heure où les opérateurs de fret de proximité (OFP) s'apprêtent à mettre en réseau leurs activités, cette décision constitue un frein au report modal. Pourtant, les 8 millions d'euros programmés en 2013 ne représentaient qu'une goutte d'eau comparés aux 2,5 milliards d'euros consacrés à la remise à niveau du réseau ferroviaire.

Comme l'explique un responsable de RFF, « l'AFITF - Agence de financement des infrastructures de transport de France - a réduit fortement ses autorisations d'engagements fin 2012, or elle finance à parité avec RFF le programme de pérennisation à dix ans des lignes secondaires à vocation fret ».

Il s'agit manifestement d'une des premières conséquences des reports successifs de la mise en place de l'écotaxe poids lourds, qui devait financer la modernisation du réseau ferroviaire, dont les lignes capillaires fret.

Le montant qui sera alloué aux lignes capillaires en 2014 est incertain. Il dépendra des arbitrages pris dans le cadre du grand plan de modernisation du réseau (GPMR). Mais RFF a aussi besoin de visibilité sur le développement des OFP. Une hiérarchisation des besoins de modernisation des lignes devra donc être effectuée.

Le programme en cours concerne les lignes Nuits-sous-Ravières/Bricon en Bourgogne, Albi/Puygouzon en Midi-Pyrénées et Nevers/Arzembouy en région Centre. Il a également été décidé d'entamer les travaux de remise en état de la seconde partie de la ligne Chalandray/Neuville-de-Poitou/Grand-Pont (Poitiers). C'est le potentiel de développement du trafic des céréales qui a motivé la modernisation de ces lignes. Sur la seule section Nevers/Arzembouy, 200 000 tonnes pourraient ainsi être évacuées chaque année. Compte tenu de son coût de l'ordre de 10 millions d'euros, la rénovation de la ligne Collonges/Divonne-les-Bains a seulement été mise à l'étude.

Une fois modernisées, ces lignes pourraient faire l'objet d'un entretien par un prestataire gestionnaire d'infrastructure (PGI). Confirmation a, en effet, été apportée que ce dispositif permettait de réduire les dépenses de maintenance de l'ordre de 20 à 30%.

Opinion : comment sauver le fret ferroviaire

Nous reproduisons ci-dessous les propos de Jean-Pierre Duport et Philippe Essig, anciens présidents respectivement de RFF et de la SNCF (Les Echos du 2 avril 2013).

« Bien des entreprises françaises renoncent au ferroviaire. En dix ans, la SNCF a réduit de moitié son activité alors que le trafic de la DB croît. Avec le succès du TGV puis du TER, la France s'est enfermée dans le tout-voyageurs, menaçant notre économie d'un handicap logistique. La France est un maillon faible de l'Europe du fret ferroviaire.

Le fret est pénalisé par des retards techniques. Aujourd'hui encore, on ne connaît ni la position exacte ni la vitesse des trains, ce qui limite les possibilités de gagner en fluidité, en fiabilité et en capacité ; le freinage des trains est archaïque, 20 secondes s'écoulent entre la commande de freinage et son activation, ce qui « consomme » plusieurs centaines de mètres de voie ; la circulation des trains de fret se réserve un an et demi à l'avance, ce délai dissuasif gaspille des circulations réservées et in fine non utilisées ; les chargeurs déplorent la non-traçabilité des envois ; l'absence d'attelage automatique limite la charge des trains et perpétue des métiers dangereux… On pourrait augmenter de près de 75 % la capacité du réseau sans infrastructures nouvelles.

Le rail doit aussi apprendre à aller chercher dans les territoires et les ports les marchés dispersés d'aujourd'hui. Les dessertes terminales et portuaires prennent une importance stratégique. D'où la nécessité de créer des acteurs ferroviaires locaux, proches du marché, indépendants, de profil PME, apportant au rail l'esprit d'innovation, la pugnacité commerciale, l'adaptabilité, le savoir-faire logistique qui lui manquent. Les lignes capillaires et les installations terminales, accès à l'Europe ferroviaire, offrent un champ d'innovation à faible coût, délaissé. Il faut stopper leur disparition aveugle.

Ces acteurs de proximité existent en Allemagne et aux USA, où 40% des recettes ferroviaires proviennent du wagon isolé. En France, malgré la résistance des forces centralisatrices du rail, des opérateurs ferroviaires de proximité (OFP) se sont créés. Ils conçoivent des coopérations ferroviaires inter-territoriales et montrent que le rail ne souffre pas d'un déficit de demande mais d'un déficit d'offre. Ils attendent un engagement clair de l'Etat. Après trois décennies d'immobilisme, le rail doit reconquérir la confiance des chargeurs. Il faut mettre un terme à l'échec de multiples annonces et plans de relance coûteux. »

Petites lignes fret : une présence indispensable

En 2011, la DREAL (Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement) de Bourgogne a étudié l'impact de la présence d'une infrastructure de transport ferroviaire sur un territoire et, plus précisément, les conséquences environnementales, sociales et économiques d'une disparition du service ferroviaire entre Châtillon-sur-Seine et Nuits-sous-Ravières. La DREAL s'est ainsi tournée vers les activités du bois, de la métallurgie et céréalières afin de voir quelles seraient les conséquences d'une absence de service ferroviaire pour ces secteurs et, a fortiori, pour le Châtillonnais. En voici les conclusions :

- la disparition « induirait un doublement des coûts de transports, ce qui amènerait les entreprises à envisager des déplacements d'activités » ;
- « sur le territoire de Châtillon, la fermeture d'une ligne aurait des conséquences importantes sur l'emploi » ;
- « le report de trafic du fer vers la route amènerait un triplement des émissions de CO2 ».

Granulats

Michel Lomberty, Union nationale des producteurs de granulats, est clair : « il faut sauver le transport ferroviaire et le transport fluvial, aujourd'hui menacés de disparition ». Sur les 380 millions de tonnes de granulats produites en France, 92% sont transportées par route, 5% par péniche et 3% par rail. Cela représente chaque année 13 millions de camions circulant sur de petites distances (33 km en moyenne). « Il faut construire des quais de déchargement le long des voies fluviales, protéger ceux qui sont menacés par les projets d'urbanisme et entretenir les 5 000 km de lignes capillaires, ces petits raccordements que RFF a du mal à gérer ». Sur les 2 300 carrières de France, seulement 50 sont raccordées au réseau ferré !

Du rail à la route

Dans le Gers et le Lot-et-Garonne, en 2000, les entreprises céréalières chargeaient 70 trains par an, qui empruntaient les lignes Marmande, Agen-Auch/Agen-Périgueux, Port-Sainte-Marie/Condom, Nérac/Mézin. En 2009, la SNCF a décidé d'arrêter le wagon isolé (un ou plusieurs wagons et jusqu'à un demi-train). Les entreprises et coopératives ont donc transféré leur trafic sur la route, soit 3 500 camions. A l'initiative du sénateur Raymond Vall (PRG), un plan fret ferroviaire a été initié par les CCI des deux départements, il intéresse céréaliers et carriers.

Trains longs

SNCF Geodis, Euro Cargo Rail et T3M ont déjà fait rouler des trains de 850 m de long. La création des trains de fret de 1 500 m de long (projet Marathon lancé par la Commission Européenne) devrait permettre une réduction des coûts de 30 % et une optimisation des infrastructures existantes. Les premiers tests sont prévus fin 2013 entre les triages de Sibelin et Nîmes. Seuls quelques voies d'évitement devront être créées.

Comme on le fait avec deux rames TGV circulant en unité multiple, il s'agit d'accoupler deux rames fret de 750 m de long remorquées chacune par une locomotive électrique BB 37000 d'Alstom. Depuis la locomotive menante, le conducteur assure la télécommande de la seconde locomotive, placée en milieu de rame. Au lieu de deux sillons, le train de 1 500 m n'en occupe plus que 1,2. Le gain en consommation énergétique est de 5% par tonne transportée.

Selon Armand Toubol, coordonnateur du projet : « une exploitation commerciale en 2017 est plausible ; plus compétitifs que la route, ces trains longs pourraient constituer, à terme, entre 5 et 10 % du trafic circulant sur les grands corridors européens ».

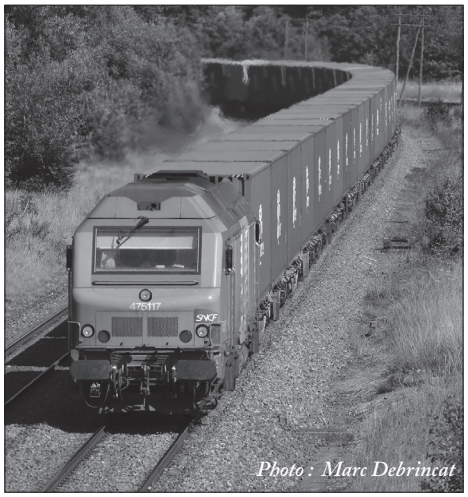


Photo : Marc Debrincat

Le plan rail de Danone

Danone Eaux France (Evian, Volvic, Badoit...) a lancé un plan pour réduire de 40 % entre 2008 et 2012 son empreinte carbone, liée à 51 % aux emballages, à 42 % à la logistique et à 7 % à l'énergie utilisée dans les usines.

« Le choix du rail s'est fait en constatant qu'une palette qui voyage en train consomme dix fois moins de carbone que par la route, et même 33 fois moins si le train est électrique sur l'ensemble du trajet.

En 2008, environ 40 % de nos produits partaient de nos usines en train. Quand l'arrêt du wagon isolé a été annoncé vers 2006-2007, nous avons fait le choix stratégique de continuer le ferroviaire mais en repensant complètement notre organisation. Au lieu de charger des wagons isolés, nous avons chargé des trains complets dans nos usines pour les emmener au plus près des bassins de consommation, dans toute l'Europe.

Nous avons investi massivement, l'usine d'Evian compte 6 km de voies aujourd'hui. Nous avons construit des entrepôts comme à Brétigny, Ambérieu, Duisbourg ou équipé des entrepôts existants pour les embrancher fer. Nous avons ainsi éliminé 20 000 camions par an de la route et augmenté notre part de transport par rail de 40 % en 2008 à 60 % en 2012. »

Des réseaux ferrés régionaux ?

Dès la fin des années 1990, l'idée a été émise au sein de la FNAUT que des collectivités territoriales puissent racheter à RFF des voies ferrées, non structurantes au niveau national, pour remettre l'infrastructure à niveau, en assurer la maintenance et y faire circuler des trains ou des trams-trains.

Un projet reporté

De manière inattendue, une des versions préliminaires du projet de loi de décentralisation (décembre 2012) stipulait que « les régions sont compétentes pour créer ou exploiter des infrastructures de transports non urbains ferrés d'intérêt régional ; elles peuvent déléguer la gestion de l'infrastructure ».

Une disposition règlait le transfert de propriété de RFF à la région et lui donnait donc la possibilité de prendre la responsabilité directe de l'infrastructure : « un réseau ferroviaire régional peut être créé et administré sous forme d'un établissement public régional, à la charge de la région, qui en assure aussi bien l'exploitation que la maîtrise d'ouvrage. Les régions seront habilitées à acquérir des lignes. En cas de carence de l'initiative privée, elles pourront mettre en place, par conventionnement auprès d'un opérateur ferroviaire après mise en concurrence, une offre de service d'intérêt général de fret ferroviaire : l'opérateur désigné par la région organisera ainsi la desserte des installations terminales embranchées de la ligne d'intérêt local, pour ensuite acheminer les trafics sur le réseau ferré national vers des gares relais ou des triages ».

Pour des raisons que nous ignorons, ce projet a été reporté (ou éliminé).

Rompre le cercle vicieux

Diverses lignes régionales peu utilisées par des dessertes voyageurs ou fret se sont dégradées et, malgré ses efforts, RFF n'a pas aujourd'hui les moyens d'enrayer cette dégradation.

Les ralentissements qui s'ajoutent à l'offre médiocre de la SNCF rendent le TER moins attractif et font diminuer la clientèle. Quand la dégradation de l'infrastructure atteint un seuil limite, ni l'Etat, ni RFF ni la région concernée ne veulent investir pour sauver la ligne sous prétexte de sa faible fréquentation et la ligne est fermée au profit du car et/ou du camion. Ce schéma bien connu de la spirale du déclin ferroviaire perdure depuis des décennies. Plus récemment, la ligne Alès-Bessèges a été abandonnée alors que RFF ne demandait que 9 millions d'euros pour une remise aux normes de la voie. Le cas de la ligne fret Orléans-Aubigny est analogue (FNAUT Infos n°205).

Aujourd'hui, les régions doivent financer les travaux de rénovation et continuer à verser des péages à RFF, ce qui fait dire à tort qu'elles doivent payer deux fois : une fois la ligne remise en état, il faut en assurer l'entretien. Mais rénovation et entretien sont facturés par RFF à un prix très élevé (SNCF Infra qui en est chargée est en position de monopole), et non au prix réel. Les projets de réouvertures sont bloqués.

Or, si une ligne a été correctement rénovée, le coût d'entretien est très faible (les Chemins de Fer Fribourgeois pratiquent des RVB tous les 25 ans et des bourrages lourds tous les 5 ans : l'entretien courant se limite à la surveillance et l'entretien des abords).

Une démarche vertueuse

D'où l'idée suivante : « régionaliser » l'infrastructure. Ces lignes seraient sorties du réseau ferré national et les régions en deviendraient propriétaires, ou RFF leur en confierait la gestion. Des exemples existent : en Suisse, les lignes principales sont propriété de l'Etat, les lignes secondaires propriétés des cantons ; en Allemagne, des lignes régionales sont propriétés de Länder.

En France, les lignes du réseau corse (Ajaccio-Bastia et Ponte Leccia-Calvi) sont la propriété de la Collectivité Territoriale Corse (et de même les routes nationales structurantes sont gérées par l'Etat, les « petites » routes nationales ont été transférées aux départements).

Cette décentralisation, en rapprochant décideurs régionaux et usagers ou entreprises, pourrait avoir les mêmes effets positifs que celle de la gestion des lycées ou de l'exploitation du TER par les régions.

On peut en attendre une réduction des coûts. En 2011, la section Nice-Plan du Var de la ligne Nice-Digne (25km) a fait l'objet d'un renouvellement intégral (rails, traverses et ballast) pour 25 millions d'euros. La réouverture d'Avignon-Carpentras (17km), dont les travaux viennent de commencer, en coûtera 73, soit 4 fois plus par km (la suppression de quelques passages à niveau n'explique pas tout cet écart).

Etant propriétaire ou gestionnaire de l'infrastructure, la région pourrait choisir librement l'exploitant TER et faciliter l'arrivée d'exploitants fret (desserte capillaire ou transit). Elle attribuerait les sillons et fixerait le niveau des péages.

Un opérateur régional exploitant à la fois du fret et quelques axes secondaires voyageurs serait un atout pour maintenir des lignes secondaires et une opportunité pour en rouvrir d'autres.

Des exemples en France

La ligne Colombiers-Cazouls les Béziers, propriété du Conseil général de l'Hérault, est exploitée en fret par la RDT 13 (régie des Bouches-du-Rhône) qui a remplacé récemment la SNCF suite à un appel d'offres.

La ligne Saint Dizier-Doulevant le Château (38 km), sur laquelle la SNCF avait supprimé le fret en 1991, est devenue propriété de collectivités locales (Syndicat Mixte des Chemins de Fer de Blaise-et-Der de 1992 à 2012, puis Département de la Haute-Marne) : son exploitation a été reprise en 1994, sous le statut d'embranchement particulier, par un exploitant avec 3 salariés ; un trafic annuel de 60 000 tonnes de fret lourd en provenance du Bénélux, de la Moselle et de Paris (soit les 3/4 du trafic de fret de la gare de Saint Dizier) a été ramené au rail, les recettes couvrant les dépenses (l'arrêt du wagon-isolé à Saint-Dizier, sans que l'exploitant ait le temps de se transformer en OFP, a amené l'arrêt du trafic en 2011).

La ligne Saujon-La Tremblade (21 km), abandonnée par la SNCF en 1980, a été reprise de 1984 à 2002 par une association touristique (train des mouettes), rachetée par le Conseil général de Charente Maritime et exploitée par la CFTA, qui a modernisé les installations, puis confiée à une association de bénévoles (Trains et Traction).

Analyse des risques

Quatre risques sont envisageables, mais aucun n'est rédhibitoire :

- le risque d'une disparition de la ligne « régionalisée » (il existe déjà, bien des lignes ont été aliénées ou transformées en routes, et une loi pourrait imposer que l'emprise reste dans le domaine public ferroviaire) ;
- le risque d'une dégradation de la sécurité (mais les réglementations édictées par l'EPSF doivent être adaptées aux lignes considérées) ;
- le risque de disparition de l'interconnexion avec le réseau principal (il existe déjà : à Châteaubriant, le tram-train venant de Nantes ne pourra poursuivre son trajet vers Rennes pour des raisons techniques de sécurité et de non-électrification) ;
- le risque de la disparité entre régions riches et pauvres : la même question a été posée pour les routes nationales lors de leur départementalisation, et pour l'exploitation du TER lors de la régionalisation de 2002. Quoi qu'il en soit, l'essentiel (les 2/3) du réseau classique Intercités d'intérêt national défini par la FNAUT (FNAUT Infos n°180), réseau structurant irriguant le territoire de manière assez homogène, resterait propriété de RFF.

Chronique du développement durable

Le réseau ferré indien transporte 18,5 millions de personnes chaque jour. Le train reste le principal moyen de transport longue distance dans ce pays de 1,2 milliard d'habitants, dont l'écrasante majorité n'a pas les moyens de prendre l'avion. Chaque année on recense 300 collisions de trains ou déraillements et 15 000 personnes meurent en traversant les voies, ce que le gouvernement a qualifié de «massacre». En 2010, 28 000 personnes ont au total trouvé la mort sur le réseau ferré.

Selon l'OCDE, le trafic aérien de passagers va doubler en 15 ans et le trafic aérien de fret tripler en 20 ans ; 70 milliards d'euros par an devraient être investis en aéroports dans le monde, entre 2009 et 2015.

Vocabulaire de colloque

Quel que soit le thème du colloque, glissez une petite digression sur l'aménagement du territoire. Exemple : il est urgent d'envisager les territoires comme des opérateurs de changement, et de les appréhender à l'échelle de grands systèmes spatiaux répondant à des logiques fonctionnelles.

Terminez sur une question décapante, cela atténuera le caractère dogmatique de votre intervention : pour renouveler la ville, il faut bien mesurer l'ampleur des phénomènes de ségrégation résidentielle, de spatial mismatch et de skill mismatch, mais faut-il privilégier le mode planifié top-down des écoquartiers labellisés, ou bien le mode germinatif bottom-up des écoquartiers écocitoyens et écomobiles ? C'est un vrai sujet.

Changement d'heure

En octobre 2013, la Direction de la Sécurité routière a attiré l'attention de tous les usagers de la route, et particulièrement celle des plus vulnérables, sur la nécessité de redoubler de prudence à l'occasion du changement d'heure.

Chaque année, au moment des changements d'heure, on enregistre un pic d'accidentalité et de mortalité dont les piétons sont les premières victimes.

Un drame méconnu

Selon l'association ALTRO (voir www.altro.org), « le débat sur le POCL a débouché sur le refus par Nevers et Moulins d'une amorce de transversalité vers Bordeaux. Un refus pathétique, la technostructure leur faisant croire qu'elle les conduirait irrémédiablement à n'être qu'un cul-de-sac du POCL comme Montluçon. Mal conseillées, ces villes ont ainsi tourné le dos à une ouverture vers le Sud-Ouest et la Péninsule ibérique occidentale et se sont fermé l'accès à la Via Atlantica. »

Brèves

Effet de serre

Selon la Banque mondiale, le niveau actuel des émissions de CO2 pourrait entraîner une hausse de la température de la planète de 4°C par rapport à l'ère préindustrielle dès 2060, provoquant des pénuries d'eau en Afrique de l'Est, au Moyen-Orient et en Asie du Sud, et le développement des maladies (malaria, dengue) véhiculées par les insectes : « le monde sera tellement différent de celui dans lequel nous vivons qu'il est difficile de le décrire ».

Notre-Dame-des-Landes

La revue Aviation et Pilote, pourtant très favorable au développement du transport aérien, s'oppose fermement au projet NDDL : « l'argent public est mal utilisé, les politiques refusent le dialogue et font fi des nouvelles donnes économiques et écologiques sous prétexte d'engagements antérieurs gravés dans le marbre ». Un ancien commandant de bord s'insurge : « assez de balivernes sur la saturation de Nantes-Atlantique ; lors de l'éruption récente d'un volcan islandais, le trafic a été multiplié par 3 pendant plusieurs jours et tout s'est très bien passé ; Genève reçoit 12 millions de passagers par an sur une piste unique comme à Nantes, mais les Suisses vivent en démocratie et ne se laissent pas enfumer ; San Diego gère 18 millions de passagers malgré des contraintes encore plus fortes ». Et il conclut : « de droite ou de gauche, les décideurs politiques ne sont pas la solution, ils sont le problème ».

Aéroports inutiles

Selon Aviation et Pilote, l'avenir des aéroports secondaires de Bretagne, tous largement subventionnés par les collectivités territoriales, est menacé par Notre-Dame-Des-Landes et le TGV : Rennes, Redon, Lannion, Saint-Brieuc, Dinard. Selon un journaliste bien informé, « Peugeot n'a plus besoin de l'aéroport de Rennes ; celui de Saint-Brieuc n'est plus utilisé que par la fédé de football, il n'a jamais servi à rien ».

Le saviez-vous ?

- De 55 milliards de tonnes x km (TK) en 2000, le fret ferroviaire est passé à 30 en 2011. Le trafic a été stabilisé à partir de 2005 grâce aux « nouveaux entrants » : ECR filiale de la DB, Europorte filiale d'Eurotunnel, Colas Rail. Il est aujourd'hui de 34 milliards de TK dont 7,3 pour les privés. La part des privés est de 22 %, soit 27,4 % avec VFLI, filiale de la SNCF qui est organisée suivant les mêmes principes qu'eux. La part modale du rail était de 14 % en 2009, le Grenelle de l'environnement prévoyait qu'elle passerait à 25 % en 2022.

Colère épiscopale

Mgr Marc Stenger, évêque de Troyes, dénonce le « manque total de respect » de la SNCF envers les usagers, après la suppression surprise d'un train Paris-Troyes : « je n'accepte plus la manière dont on traite les voyageurs ».

Ecotaxe : portique breton agréé

Petites gares

L'Office of Rail Regulation a étudié la fréquentation des gares britanniques. La gare Teesside Airport qui dessert l'aéroport Durham Tees Valley, situé dans le borough de Darlington au nord-est de l'Angleterre, n'a accueilli que 14 passagers au cours de la saison 2011/2012, soit une baisse de 4 personnes par rapport à la saison précédente. La seconde gare la moins fréquentée est Dorking West dans le Surrey avec 16 passagers contre 22.

Dacca ou Dakar ?

Suite à une erreur d'enregistrement, un couple de touristes américains souhaitant se rendre à Dakar par un avion de la compagnie Turkish Airlines s'est retrouvé à Dacca (Bengladesh), à 11 000 km de sa destination prévue.

Voitures pour célibataires

Les célibataires pourront bientôt disposer de voitures réservées dans le métro de Prague, selon la régie municipale des transports : « nous voulons montrer que le transport public n'est pas qu'un moyen de déplacement ».

BIEN DIT

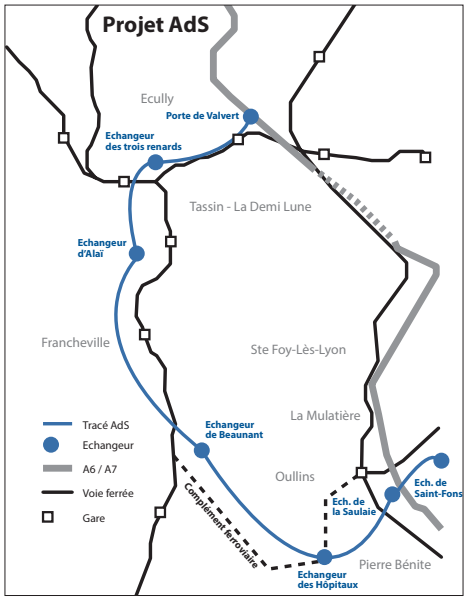
✓ **Jean-Paul Chanteguet**, président PS de la commission du développement durable de l'Assemblée nationale : « les particules fines émanant du diesel contribuent chaque année à la mort prématurée de 42 000 personnes en France et à l'alourdissement des dépenses de la Sécurité Sociale de 20 à 30 milliards d'euros, les pouvoirs publics ne pourront pas indéfiniment rester inactifs ».

✓ **Alain Rousset**, président PS du conseil régional d'Aquitaine, en réponse à Geneviève Darrieussecq, conseillère centriste qui proposait de reporter les crédits prévus pour la ligne Pau-Canfranc sur la RN 134 : « si la région remet le doigt dans les routes, elle devra aussi mettre 50 millions sur la rocade de Bordeaux et autant sur la RN 21, au détriment du ferroviaire ».

Anneau des sciences, A45 : des projets du passé qui ignorent le rail

Le TOP, tronçon ouest du périphérique lyonnais, est aujourd'hui appelé AdS, anneau des sciences. Défendu par les élus lyonnais, il a pour objectifs de délester du trafic local la jonction entre les autoroutes A6 et A7 qui contourne le sud ouest de Lyon, et de désengorger les voiries de 5 communes en transférant du trafic sur les voies convergeant vers 7 échangeurs répartis sur son parcours (180 000 véhicules par jour sont concernés).

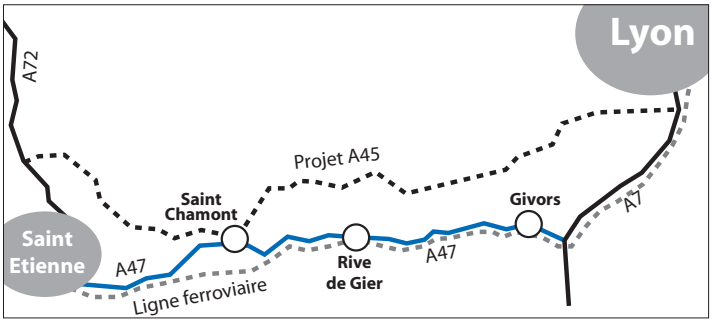
En réduisant les temps de déplacement en voiture, l'AdS provoquerait une hausse du trafic (en véhicules x km), et donc des émissions polluantes, d'environ 30% car il favoriserait l'étalement périurbain et un retour à « l'instinct voiture ».



Pour un coût de l'AdS estimé à 2,6 milliards d'euros, la contribution du Grand Lyon et du Conseil Général du Rhône serait de 125 millions par an pendant 20 ans pour 235 000 déplacements par jour, alors que leur contribution pour les transports publics est de 140 millions par an pour 1,4 milliard de déplacements par jour. L'AdS coûterait donc 5 fois plus cher aux collectivités par déplacement que les transports publics !

Sur 70 % de son tracé, l'AdS est parallèle à une ligne de tram-train nord-sud qui pourrait être prolongée au sud sur 5 km jusqu'à la gare d'Oullins, desservie par la ligne B du métro. Ainsi, avec le pôle multimodal existant de Gorge de Loup, le tram-train serait très bien connecté au réseau urbain et au TER.

Alors que l'AdS ferait converger les voitures vers Lyon par 7 échangeurs situés à moins de 5 km du centre, les 5 lignes ferroviaires de l'Ouest lyonnais comportent, dans un rayon de 30 km, 41 gares (et 14 en projet) offrant des parcs relais pour les voitures et des rabattements par des bus de cabotage.



L'A45, une deuxième autoroute Lyon-Saint Etienne, est réclamée par les élus de la Loire : selon eux, la récession économique est due à la saturation de l'autoroute existante A47. Rappelons que les activités de la vallée du Gier ont périclité dès 1970 malgré l'ouverture de l'A47 !

D'après le Dossier d'Etude Préalable à la DUP, l'A45 délesterait l'A47 de 30% de son trafic mais induirait 27 % de trafic supplémentaire (en véhicules.km) sur l'aire impactée en 2035 : 40% des usagers du TER reviendraient à la voiture et, comme l'AdS, l'A45 contribuerait à l'étalement urbain, tout gain de temps étant réinvesti pour aller plus loin selon la loi bien connue de Zahavi. L'A45 nécessiterait par ailleurs l'artificialisation de plus de 400 ha de terres consacrées à l'agriculture de proximité, entraînant un surcroît de transport de denrées alimentaires.

Le temps de parcours Saint Etienne-Lyon de centre à centre par l'A45, prétendu de 40 min, est irréaliste compte tenu, notamment, de l'hyper-saturation de l'A450 qui serait engendrée par le trafic induit de l'A45 ; il serait à coup sûr supérieur au temps de parcours par TER, aujourd'hui de 44 min et améliorable.

Or l'alternative ferroviaire est jugée, a priori, non crédible alors que l'offre actuelle des 110 trains TER par jour est de plus de 60 000 places pour 17 000 voyageurs. Le délestage de l'A47 par l'A45 est estimé à 24 000 voitures par jour soit 31 000 voyageurs : ce trafic peut être encaissé par le rail en augmentant la composition ou la fréquence (actuellement de 15 min) des rames en heure de pointe, ce qui est possible en optimisant la signalisation et l'infrastructure.

Les gares de Part-Dieu, Perrache, Oullins et Jean Macé sont connectées directement au réseau urbain de Lyon constitué de plus de 120 lignes de métro, tramway et bus (soit un total de 1 200 km dans un rayon de 20 km). Et l'abonnement TER + transport urbain est très nettement moins cher que la voiture (surtout pour les salariés grâce à la prime transport) !

Le coût de l'A45 estimé à 1,6 milliard d'euros est trois fois supérieur à celui de l'optimisation de l'A47 et du TER !

Ainsi l'AdS et l'A45 sont en contradiction totale avec tous les objectifs de l'Etat et du Grand Lyon (facteur 4,...), dont les décideurs refusent avec obstination et dogmatisme d'admettre les performances économiques et écologiques du transport collectif, qui en constitue pourtant une alternative rationnelle et réaliste.

Edmond Luca

Activités de la FNAUT

- Le Jury de Déontologie Publicitaire a donné raison à la FNAUT qui avait déposé une plainte contre une publicité diffusée sur le site internet de Honda France pour les motos CB500F : « Jeunes, faites du bruit ». Un dossier très argumenté avait été préparé par Mélanie Vézard, juriste bénévole.
- Bernard Gobitz participe à un groupe de travail sur le transport du fret mis en place par le ministère de l'Ecologie.
- Jean Sivardière et Jean Lenoir ont été auditionnés par le député Gilles Savary, rapporteur du projet de loi sur la réforme du système ferroviaire. Une contribution a été remise au sénateur Edmond Hervé sur « les collectivités territoriales et le rail ».
- Jean Lenoir est intervenu lors d'un débat sur la réforme ferroviaire organisé par l'association TDIE.
- François Jeannin est intervenu lors du colloque organisé au Sénat par l'INC sur « l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire : quels bénéfices pour les consommateurs ? »
- Maurice Abeille a participé à un atelier sur les stratégies territoriales et la valorisation foncière près des gares TER, organisé à Lyon par le CERTU.
- Jean Sivardière est intervenu sur la tarification des transports urbains lors des Journées de l'Economie à Lyon. Il a été « grand témoin » d'un débat sur la tarification des transports organisé dans le cadre des 24èmes rencontres nationales du transport public à Bordeaux.
- Jean Sivardière et Jean Lenoir ont rencontré Jean-Marc Janaillac, président de l'opérateur Transdev. Ils ont rencontré également Gilbert Garrel et Henri Bascunana, responsables de la CGT Cheminots, à propos du projet de réforme ferroviaire et de la concurrence pour l'exploitation du TER.
- La FNAUT a participé à l'élaboration du Palmarès annuel des Mobilités du magazine Ville, Rail et Transports.
- Jean Lenoir et Marc Debrincat ont été consultés par l'Autorité de la concurrence au sujet des dessertes interrégionales par autocar.

La FNAUT a le regret d'annoncer le décès récent de Jean-Paul Guigue, membre de son conseil national et président de la FNAUT Bourgogne depuis dix ans.

fnaut infos- Bulletin mensuel d'information
Directeur de publication : Jean Sivardière
CPPAP n° 0915 G 88319 - Dépôt légal n°221
ISSN 0983-172 X - Tirage : 1200 ex.
Imprimerie : Sipap-Oudin, 86000 Poitiers
Abonnement 10 numéros : Individuels : 18 €
Administrations, sociétés, organismes, Étranger : 35 €
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
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

Une gestion régionale du réseau ferré

La signalisation

Il en est du transport régional comme du transport urbain, seule une fréquence élevée attire les voyageurs, ce qui n'est pas le cas des traditionnels 3 allers-retours par jour.

Il faut donc que les lignes régionales puissent accepter un nombre de circulations quotidiennes plus élevé que celui qui est aujourd'hui autorisé par la SNCF sur les lignes à faible trafic. D'où la nécessité d'introduire sur les voies uniques non banalisées une signalisation spécifique, plus performante que la signalisation simplifiée adoptée par la SNCF (cantonnement téléphonique) mais moins coûteuse que celle qu'elle utilise sur les axes lourds (BAL, BAPR), en adaptant le système de block automatique économique et performant utilisé par exemple en Suisse sur toutes les lignes de cette catégorie (voir FNAUT Infos n°213).

L'exploitant

Il semble cohérent que les Régions, comme les Collectivités urbaines, aient la maîtrise des exploitants des lignes qui deviendront de leur responsabilité, à charge pour elles de les désigner à leur manière et de régler par convention les cas de parcours éventuellement communs entre exploitants (y compris l'exploitant national).

Un exploitant régional pourrait être public (régie) ou privé, ou même membre d'une entreprise ressortissant de l'économie sociale et solidaire. Dans ce dernier cas, il s'agit d'une entreprise gérée conformément à la Loi de 1901, donc à but non lucratif, mais qui n'emploie, à tous niveaux, que des personnels strictement professionnels possédant les compétences requises.

Une expérimentation

Expérimenter une solution régionale innovante est urgent. Il serait judicieux de choisir une ligne régionale, exploitée ou non à ce jour, et isolée le plus possible de l'actuel réseau national.

Cette ligne serait exploitée sous convention avec une Région si possible par une structure non lucrative, avec pour objectif affiché de produire un nombre élevé de trains.km dans des conditions de sécurité et de performances en tout état de cause supérieures à ce qu'offrirait un service routier sur le même itinéraire, dans un contexte d'optimisation économique contrôlé en ce qui concerne tous les aspects techniques à prendre en compte (personnels, infrastructures, matériel roulant, entretien, commercialisation, systèmes de gestion et d'exploitation,…).

Gérard Guyon

Le Busway saturé

Le Busway® de Nantes est un vrai modèle de BHNS en ce qui concerne l'infrastructure, mais il n'est pas forcément l'exemple à suivre, tout dépend du service à rendre. Il aurait fallu construire une branche de tramway comme le prévoyait le projet initial. Mais l'État s'est désengagé financièrement et le tramway, estimé trop cher, a été remplacé par un BHNS présenté alors comme une innovation.

Aujourd'hui le Busway est saturé et il est très difficile d'en augmenter la capacité : un bus articulé bondé passe toutes les 3 min 30, il est prévu de passer à un peu plus de 2 min en heures de pointe à la rentrée 2013.

Pourtant, malgré le désengagement de l'État, l'agglomération du Mans n'a pas abandonné son projet de tramway, elle a creusé pour trouver rapidement une solution et sortir de l'impasse : elle a ainsi réussi à créer le km de tramway le moins cher de France, à 20 millions d'euros. C'est maintenant la ville de Besançon qui est à la tête du palmarès avec 16 millions.

Le Busway de Nantes aurait été adapté pour desservir des territoires plus excentrés ou moins denses. Il est devenu une épine dans le pied de Nantes Métropole qui cherche des excuses pour le justifier, le mettre en avant et ne pas reconnaitre une erreur passée : la fréquentation observée à l'époque a été prise en compte, mais pas le report modal et la densification qui sont intervenus par la suite.

Selon le CERTU, une analyse du couple coûts/demande est déterminante dans le choix d'un TCSP. Il faut bâtir différents scénarios écoulant le même trafic, par exemple un BHNS toutes les 3 min ou un tramway toutes les 5 min. Car sur le long terme, les coûts engendrés par la fréquence élevée d'un BHNS peuvent annuler l'avantage de l'investissement initial.

Aymeric Gillaizeau, FNAUT Pays de la Loire

Un réseau ferroviaire sous-utilisé

L'une des raisons essentielles pour lesquelles le système ferroviaire français n'est pas capable de dégager le financement de son extension est le niveau insuffisant de son activité commerciale.

En effet, depuis 1980, 2 000 kilomètres de LGV ont été construits en France, et malgré cela le trafic sur le réseau a stagné. Ce niveau est mesuré par la SNCF en additionnant le trafic voyageurs exprimé en voyageurs-kilomètres (VK) et le trafic marchandises exprimé en tonnes-kilomètres (TK).

En 1980, année précédant l'ouverture de la LGV Paris-Lyon, le trafic était de 120 milliards d'unités (58 VK, 62 TK). En 2012, il est de 121 milliards d'unités : 111 pour la SNCF (89 VK et 22 TK) et 10 pour les nouveaux opérateurs fret.

Ainsi, l'ouverture des 2 000 kilomètres de LGV n'aura pas servi à accroître le niveau d'activités du système ferroviaire. Ce qui a été gagné en trafic voyageurs a été perdu en trafic fret, suite à l'incapacité récurrente de la SNCF d'offrir un service régulier et fiable à ses clients fret.

Or l'infrastructure ferrée ne peut s'amortir qu'en développant à la fois les activités voyageurs et fret. C'est ce qui se passe en Allemagne où le trafic de la DB en 2009 était de 77 milliards de VK et de 72 milliards de TK.

Aujourd'hui, au sud de Lyon, 3 lignes à double voie sont disponibles le long de la vallée du Rhône : la LGV Méditerranée, la ligne classique de la rive gauche du Rhône et la ligne classique de la rive droite, dédiée au fret et très peu utilisée.

S'il existe bien des goulots d'étranglement, pour l'essentiel le franchissement des principaux noeuds ferroviaires, le réseau ferroviaire français est dramatiquement sous-utilisé et, par suite, il n'est plus capable de financer et la régénération du réseau classique et le développement du réseau à grande vitesse. C'est la véritable Bérésina qui s'est produite dans le fret ferroviaire qui est à l'origine de cette situation.

Pierre-Henri Emangard, Mestrans

Prenez le train !

On a les trains qu'on mérite. Une large majorité des Français a accepté, depuis 30 ans, de sacrifier le train classique au TGV et surtout à la route.

Prenez le train, nous conseille le ministère de l'Ecologie, mais quels trains ?

Entre Nantes (600 000 habitants dans l'agglomération, 900 000 dans l'aire urbaine) et Bordeaux (850 000 habitants dans l'agglomération, 1 100 000 habitants dans l'aire urbaine), on ne trouvait, au service 2013, que 3 trains par jour, le parcours de bout en bout dure 15 minutes de plus qu'il y a 30 ans. En Allemagne, il y aurait un train par heure.

Entre Poitiers (250 000 habitants dans l'aire urbaine) et Tours (480 000 habitants), pas de train entre 9h12 et 13h12. Entre Poitiers et Limoges (280 000 habitants), pas de train entre 8h06 et 12h06. Entre Poitiers et Bordeaux, pas de train entre 8h44 et 16h44. Entre Poitiers et La Rochelle (205 000 habitants), pas de train entre 8h55 et et 11h55.

Faut-il s'étonner que la circulation automobile soit aussi dense quand l'offre ferroviaire est aussi lacunaire... ?

Bernard Plichard, FNAUT Poitou-Charentes

Des propos mystérieux

Kalliopi Ango Ela, sénatrice EELV, l'a affirmé catégoriquement au cours du débat de ratification de l'accord intergouvernemental sur le projet Lyon-Turin : « si le projet se concrétise, plus de 720 000 camions supplémentaires traverseront les Alpes chaque année ». Difficile à croire : le tunnel de base du Lyon-Turin a pour fonction d'abaisser les coûts du transport ferroviaire de fret, d'environ 40 % selon les promoteurs du projet. Interrogée par la FNAUT qui cherchait à comprendre ses propos, la sénatrice n'a pas répondu.

Totalement absurde

Ségolène Royal critique vertement l'écotaxe poids lourds, « une mesure totalement absurde », et soutient les Bonnets Rouges. En 2010, elle déplorait le report de l'écotaxe dans un communiqué intitulé « Ecologie : une politique courageuse est possible ». Aujourd'hui, elle ne cesse de dénoncer « l'écologie punitive ».

Ecotaxe

Selon l'ancien ministre de l'Ecologie-**Jean-Louis Borloo**, qui en a été le porteur, il faut « remettre à plat » l'écotaxe TKPL. Selon **Eva Joly**, « toute l'écotaxe pose problème ; elle est très contreproductive, ce n'est pas une vraie écotaxe ». Comprenne qui pourra...

Par contre, **Dominique Bussereau** reste favorable à l'écotaxe, instaurée lorsqu'il était secrétaire d'État aux Transports sous le précédent quinquennat : « il est nécessaire d'en rediscuter les modalités, mais nous avons besoin de financer nos investissements d'avenir grâce à cette écotaxe ».

Le député PS **Olivier Faure** propose, comme la FNAUT, de limiter l'écotaxe, dans un premier temps, aux poids lourds de plus de 12 tonnes.

La FNAUT ajoute que l'expérimentation initialement prévue en Alsace aurait pu mettre à jour tous les problèmes générés par l'écotaxe, et permettre de l'étendre ensuite à l'ensemble du pays avec les correctifs nécessaires.

Universitaire pro-routier

Rémy Prud'homme, professeur émérite des universités, est un adversaire acharné de l'écotaxe. Selon lui, le trafic routier de fret est largement bénéficiaire pour les finances publiques : il verse 6 milliards de taxes par an alors que l'entretien des routes qui lui est imputable ne coûte que 1,5 milliard. Les chiffres fournis par la Commission des Comptes Transport de la Nation sont bien différents : en 2009, en tenant compte des coûts externes hors congestion routière, les taxes ont rapporté 2,2 milliards contre 4 milliards de dépenses pour la collectivité.

Selon Rémy Prud'homme, si l'écotaxe est maintenue, « les poulets bretons ne voyageront plus, ni par la route ni par le rail, et ne seront plus produits ». Mais il n'explique pas comment une hausse infime du coût du transport pourrait avoir un effet aussi drastique.

Un chantier titanesque

Gigantesque, faramineux, monstrueux, démesuré, pharaonique, babylonien, colossal, cyclopéen, titanesque, voire pélasgique : ces adjectifs sont généralement attribués au projet Lyon-Turin. Mais, selon le Dauphiné Libéré, édition du Vaucluse, la réouverture en cours de la ligne Avignon-Carpentras est elle aussi « un chantier titanesque ». Un Puscal, train chantier long de 600 mètres, est à l'œuvre depuis septembre 2013 et jusqu'à la fin février 2014. Il arrache les rails et traverses existants et les remplace par des neufs. Un chantier spectaculaire qui avance au rythme de 150 à 200 mètres par jour…

Entêtement stérile

Didier Guillaume, président PS du Conseil général de la Drôme, a fini par comprendre : « je suis un fervent partisan de la gare TGV d'Allan-Montélimar, mais il n'y a pas d'argent pour la payer, il faut arrêter de faire croire aux Drômois qu'on va la faire ».

Hervé Mariton, député UMP de la rôme et grand dénonciateur (à Paris) des grands projets ferroviaires non rentables (FNAUT Infos n°204) mais lui aussi ardent défenseur de ce projet de gare exurbanisée quand il revient dans sa circonscription, précise qu'il poursuit son action pour que le projet aboutisse : « le gouvernement Fillon s'était engagé à le financer à 50 %, je n'abandonne pas », dit-il fièrement. La gare d'Allan, c'est son Notre-Dame-des-Landes.

Le charme du métro

Il n'y a pas si longtemps, **Nathalie Kosciusko-Morizet** croyait que le ticket de métro parisien coûtait 4 euros et que les bus de la RATP ne circulaient plus après 21 h. Mais aujourd'hui, candidate UMP à la mairie de Paris, elle fréquente assidûment le métro et elle aime (Elle, 18-11-2013) : « le métro est pour moi un lieu de charme, à la fois anonyme et familier ; je prends souvent les lignes 13 et 8 et il m'arrive de faire des rencontres incroyables ; je n'idéalise pas le métro, c'est parfois pénible, mais il y a des moments de grâce ». Elle ajoute, lyrique : « jamais croisé un ami perdu de vue, un regard éperdu de tristesse ou de bonheur, un sourire digne de l'ange de Reims ? » Les internautes se sont déchaînés, l'un d'eux expliquant la surcharge du métro par « le désir de milliers de Parisiens de vivre un moment de grâce ».

General Motors France renvoyé en correctionnelle

La persévérance de la FNAUT contre le « greenwashing » finit par payer.

Rappelons-nous la publicité en pleine page du Monde (notamment) du 21-09-2007, pour la SAAB « Bio-Power » 9-3, véhicule très énergivore mais pouvant rouler au Superéthanol E85 et de ce fait qualifié par ladite publicité de « plus écologique, plus économique, plus performant » et roulant avec un « carburant naturel » (FNAUT Infos n°204).

La FNAUT avait alors porté plainte pour « pratique commerciale trompeuse » (ex-publicité mensongère), plainte classée sans suite par le Procureur de la République. Elle avait saisi ensuite le juge d'instruction, qui concluait à son tour à un non-lieu. C'est en relevant appel de ce non-lieu qu'elle obtient enfin satisfaction : la chambre de l'instruction de la Cour d'appel de Paris a rendu le 3 octobre 2013 un arrêt renvoyant General Motors France (dont SAAB est une filiale) devant le Tribunal correctionnel de Paris.

La Cour relève une « ambiguïté » de la publicité amenant le lecteur à retenir que la SAAB 9-3 est plus écologique, sans précision lisible de ce que cette caractéristique est liée à l'usage du Superéthanol. En mode essence, ce véhicule émet en effet de 189 à 216g CO2/km, précision figurant en caractères 7 fois plus petits que le qualificatif « écologique ». Elle affirme donc qu' « il est trompeur de présenter la SAAB 9-3 comme vert et plus écologique ».

La Cour va plus loin, et retient que, s'agissant de l'usage du Superéthanol, GM France « ne pouvait pas ignorer les débats liés aux biocarburants et à leur impact sur les émissions de CO_2 ». Elle qualifie même de « trompeurs » le terme de « carburant naturel », un carburant étant toujours « le résultat d'une manipulation humaine dans un processus de fabrication », et l'association d' « un produit industriel à la notion nécessairement respectueuse de l'environnement liée au terme « naturel ».

Dès lors, la Cour retient qu'il existe des charges suffisantes contre la société GM France pour la renvoyer devant le Tribunal correctionnel de Paris. Six années pour gagner la première étape du procès, c'est beaucoup, mais cela s'explique par les échecs initiaux de la FNAUT, par la saisine de la Cour de cassation par GM (qui a été déboutée), et par la « résistance » du juge d'instruction à mettre GM en examen malgré l'injonction de la Cour d'appel. Prochaine étape : un procès public avec la FNAUT partie civile, en bonne position pour l'emporter.

Xavier Braud

fnaut infos
transport - consommation - environnement

n°222
mars 2014
édition nationale

Bulletin de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports

La crise de financement des transports publics de proximité

Travaux de mise en place du tramway de Reims (photo : Marc Debrincat)

Lors des Journées du Transport Public (Bordeaux, novembre 2013), puis lors du colloque organisé par la FNAUT le 10 janvier dernier à Paris, la crise de financement des transports publics de la vie quotidienne a été longuement évoquée, qu'elle concerne les investissements ou l'exploitation. Une solution souvent préconisée consiste à augmenter les recettes provenant des usagers pour contenir les contributions publiques. Sans la rejeter de manière dogmatique, la FNAUT estime que c'est une solution de facilité qui peut d'ailleurs se révéler contre-productive : bien d'autres pistes doivent être exploitées au préalable, en particulier une réduction des coûts de production des services, une meilleure coordination des autorités organisatrices et un appel à la fiscalité écologique.

Hausse de la TVA

Avant même d'aborder l'hypothèse d'une hausse des tarifs destinée à conforter l'équilibre économique des transports de la vie quotidienne, il convient de rappeler que cette hypothèse n'est pas d'actualité immédiate. Le gouvernement vient en effet de porter de 7 % à 10 % le taux de TVA sur l'ensemble des transports publics, et la plupart des autorités organisatrices - agglomérations pour les transports urbains, départements pour les transports par autocar, régions pour les trains et autocars TER, Etat pour les trains Intercités - a répercuté cette hausse sur les tarifs, de même que la SNCF pour le TGV.

Cette hausse de la TVA est une décision « anti-développement durable ».

La hausse des tarifs, très supérieure au taux de l'inflation, est socialement inacceptable. Elle pénalise fortement les usagers les plus modestes, souvent captifs du transport collectif qui est pour eux un service de première nécessité et aurait dû, par suite, bénéficier du taux réduit de TVA soit 5 %.

Les entreprises de transports publics, ne pouvant répercuter sur les prix simultanément la hausse de la TVA et celle de leurs coûts de production liée à l'inflation, se trouvent fragilisées économiquement. Les réductions de services urbains, départementaux et ferroviaires, déjà perceptibles, risquent de s'accentuer prochainement.

Enfin la hausse des tarifs et ces réductions inciteront d'autant plus à l'usage de l'automobile que la sous-taxation du carburant diesel reste inchangée en 2014 et n'évoluera que marginalement en 2015 et 2016 (FNAUT Info n°220).

Ainsi, alors que le Chef de l'Etat lui-même fait de la transition énergétique une priorité pour 2014, la politique fiscale du gouvernement conduit à des résultats opposés. Les contradictions de la politique des transports sont consternantes et incompréhensibles.

Pollution de l'air

Le niveau très élevé de la pollution de l'air, qui a persisté pendant une semaine dans la plupart des régions françaises en décembre dernier, n'a suscité aucune réaction sérieuse de la part du gouvernement.

On le sait, la pollution de l'air en ville, principalement due à la circulation routière, est responsable de 40 000 décès prématurés par an. Selon la Commission des comptes de l'économie et de l'environnement, l'exposition aux pics de pollution et surtout à la pollution chronique, plus dangereuse encore, « coûte, a minima, entre 20 et 30 milliards d'euros par an pour la France métropolitaine, soit entre 400 et 500 euros par habitant ».

Le « plan d'urgence pour la qualité de l'air » publié début 2013 par Delphine Batho, alors ministre de l'Ecologie, ne s'est traduit par aucune mesure concrète autre que la création d'un Comité interministériel de la qualité de l'air qui ne s'est pas réuni pendant six mois (FNAUT Infos n°213). Depuis cette date, le gouvernement a pris au contraire une série de décisions qui vont à l'encontre de l'objectif recherché :

- la création de Zones d'Actions Prioritaires pour l'Air (ZAPA) a été purement et simplement abandonnée sous un faux prétexte social ;
- une baisse définitive des vitesses limites de 10 km/h sur les routes et autoroutes, envisagée par le ministre de l'Intérieur, a été écartée ;
- rien n'est fait pour inciter les grandes agglomérations à introduire le péage urbain ;
- la construction de nouvelles autoroutes, y compris dans des zones très urbanisées (A45, A31 bis), est relancée ;
- la hausse des taxes sur le gazole a été reportée à 2015 et n'est envisagée qu'à un niveau homéopathique ;
- le taux de TVA sur les transports publics a été augmenté de 7 % à 10 % ;
- l'écotaxe poids lourds a été suspendue sine die, cette reculade fragilisant le financement des investissements de transport collectif récemment décidés.

Certes une mesure ponctuelle telle que la limitation de vitesse à 70 km/h sur le périphérique parisien est utile. Certes on reparle de circulation alternée lors des pics de pollution. Mais ce sont des mesures générales, préventives et pérennes qui sont indispensables : la santé publique doit passer avant les préoccupations électorales immédiates.

Jean Sivardière

La crise de financement des transports publics français

Dans les pays voisins de la France, le financement des transports publics est difficile, même en Suisse. Cependant le taux de couverture des coûts d'exploitation par les recettes commerciales y est nettement plus élevé qu'en France, souvent supérieur à 50 % (en dix ans, il est passé de 41 % à 49 % en Allemagne), car les tarifs occasionnels sont élevés et les conditions de circulation des transports urbains de surface bien plus favorables.

Taux de couverture

La situation est bien différente en France. Le taux de couverture des coûts d'exploitation a baissé de 39 % à 31 % depuis dix ans et continue à décroître (il est compris entre 20 % dans les petites agglomérations et 35 % dans celles de plus de 250 000 habitants), une évolution qualifiée d'« extrêmement préoccupante » par l'UTP.

En effet les réseaux urbains ont été étendus dans des banlieues et des zones périurbaines faiblement peuplées, et l'amplitude horaire des services a été élargie, si bien que la recette moyenne par voyage a diminué ; d'autre part, les coûts d'exploitation augmentent plus vite que l'inflation, ceux du TER encore plus car la SNCF n'a pas amélioré sa productivité ; enfin, pour des raisons sociales ou électorales, les élus ont souvent refusé que l'évolution des tarifs suive celle de l'inflation, et le nombre des usagers bénéficiant de tarifs réduits voire de la gratuité (personnes âgées, chômeurs, jeunes en formation,...) a sensiblement augmenté avec la précarisation d'une partie de la clientèle.

L'élargissement des Périmètres de Transport Urbain a joué un rôle décisif : en dix ans, la surface totale des 286 PTU existants (qui regroupent 4000 communes et 30 millions d'habitants) a doublé, mais leur densité moyenne a baissé de 30 %, elle est passée de 1000 habitants au km2 à 700. Rien qu'en 2012, la surface des PTU a augmenté de 11 %, en particulier dans les petites agglomérations (+ 300 % à Moulins et Concarneau, d'un facteur 20 à Libourne) et dans les très grandes (+ 10 % en moyenne, + 200 % à Nice).

Financements en panne

Les financements traditionnellement disponibles sont aujourd'hui en panne, alors que l'offre de transport doit être non seulement maintenue mais développée pour répondre à une demande croissante.

- Le versement transport des entreprises (VT) rapporte environ 5 milliards d'euros par an aux agglomérations (dont la moitié en Ile-de-France), mais son produit stagne en raison de la crise économique. Il a été envisagé d'étendre sa perception aux aires urbaines voire à l'ensemble du territoire, et d'augmenter son taux à l'intérieur des périmètres de transport urbain.

Mais, malgré les pressions des départements, qui ne disposent d'aucune ressource transport spécifique, et des régions, dont les services TER créés depuis 2002 ne sont pas financés par l'Etat, cette possibilité semble abandonnée aujourd'hui afin de ne pas pénaliser les entreprises. Il serait cependant logique d'imposer le VT aux entreprises de moins de 10 salariés, qui en sont exemptées depuis sa création alors qu'elles bénéficient, autant que les plus importantes, de l'apport social et économique des transports publics.

- Les contributions des collectivités territoriales stagnent elles aussi, en raison de la hausse des dépenses sociales (chômage, vieillissement de la population), de la baisse du rendement des impôts locaux en raison de la crise, et de celle des dotations de l'Etat. Par suite, les collectivités cherchent à faire des économies et commencent, discrètement, à supprimer des services, par exemple en réduisant les fréquences, et à augmenter les tarifs.

Aujourd'hui, si on veut que le système de transports publics continue à se développer pour que la circulation automobile puisse être contenue sinon réduite, il est clair que des ressources nouvelles doivent être dégagées.

Augmenter les tarifs ?

Une solution évidente, préconisée par l'UTP et le GART, est évidemment une hausse des tarifs. Cette perspective ne peut être évacuée sous prétexte de défense à court terme des usagers :

- d'une manière générale, les pays dans lesquels les transports publics sont bien développés et fonctionnent bien sont les pays dans lesquels ces transports sont coûteux pour l'usager, le niveau élevé des recettes commerciales mettant, dans une certaine mesure, le transport public à l'abri des fluctuations de la volonté politique ;
- selon l'UTP et le GART, le prix du transport collectif a diminué, entre 1999 et 2011, de 7,2 % en moyenne (en monnaie constante) pour l'abonnement mensuel et de 4 % pour le ticket à l'unité, qui représente environ un tiers des recettes commerciales, alors que l'offre a progressé de 20 % ;
- sur la même période, le prix des autres services marchands a au contraire augmenté plus vite que l'inflation (taxi + 17 %, poste 33 %, eau 34 %, ordures ménagères 63 %).

Tarification des transports collectifs de proximité

Une bonne tarification de transports de proximité doit satisfaire quatre principes (FNAUT Infos n°182) :

- elle doit inciter au report de la voiture sur le transport collectif, donc être simple, forfaitaire, multimodale, diversifiée et adaptée aux petits groupes (familles) ;
- elle doit éviter une consommation inutile de transport (les trajets courts relèvent de la marche et du vélo) ;
- elle ne doit pas inciter à l'éparpillement de l'habitat urbain ;
- enfin, dès lors qu'une tarification sociale garantit le droit au transport des usagers à faibles revenus, elle doit contribuer au financement des réseaux.

Nous publions ci-dessous le point de vue très analogue d'Alain Caraco, secrétaire de l'ADTC-Savoie et écologiste convaincu, qui concerne aussi les déplacements à longue distance.

« Le développement durable vise à concilier les approches économique, sociale et écologique des problèmes. Quelle peut être une tarification adaptée à un développement durable des transports collectifs ?

L'approche économique doit garantir la pérennité des réseaux de transports collectifs et la qualité de leur offre. Les sommes payées directement par l'usager ne représentent qu'une partie du financement des réseaux (30 % en moyenne des coûts d'exploitation). Mais des tarifs trop bas mettent en péril l'avenir des services.

L'approche sociale doit garantir le droit à la mobilité de tous. Des tarifs trop élevés par rapport aux ressources des usagers les privent d'une mobilité indispensable à leur insertion sociale.

L'approche écologique doit inciter à ne pas multiplier les déplacements inutiles et encourager l'usage des moyens de transports les moins nocifs pour l'environnement.

Il en découle quelque règles simples. Les tarifs doivent refléter, au moins partiellement, la distance parcourue. Ils ne doivent pas inciter à abandonner la marche à pied ou le vélo. Mais les transports urbains et régionaux doivent être moins chers que la voiture et les trains à longue distance moins chers que l'avion. Une attention particulière doit être apportée aux mini-groupes, de deux à cinq personnes voyageant ensemble, pour lesquels le coût de la voiture est le même que pour une personne voyageant seule.

Ces règles générales sont bien sûr à adapter à chaque situation, mais une tarification ne peut être efficace si elle ignore l'une de ces trois approches. »

Ecotaxe

La création de la mission d'information de l'Assemblée Nationale sur l'attribution du recouvrement de l'écotaxe à la société privée Ecomouv est intéressante, mais elle ne doit pas occulter les responsabilités de l'actuel gouvernement et la nécessité d'appliquer rapidement l'écotaxe malgré l'opposition stupide des Bonnets Rouges.

L'intervention d'une société privée n'a rien de scandaleux, l'Etat ne disposant pas de manière évidente de l'expertise et des moyens techniques nécessaires pour recouvrer l'écotaxe. Le niveau élevé des frais de gestion (20 % du produit de l'écotaxe contre 15 % en Allemagne) s'explique surtout par le niveau prévu de l'écotaxe, nettement plus faible en France (12 centimes par km en moyenne) qu'en Allemagne.

La FNAUT maintient sa proposition, également émise par le député PS Olivier Faure mais ignorée par le gouvernement, consistant à n'imposer l'écotaxe qu'aux camions français et étrangers de plus de 12 tonnes, comme en Allemagne (FNAUT Infos n°220).

Le sénateur EELV de Loire-Atlantique Ronan Dantec s'oppose à une exonération des camions de moins de 12 tonnes, estimant qu'elle provoquerait un transfert de trafic vers ce type de camions et une perte de recettes de 200 millions d'euros par an. Mais cette perte pourrait être aisément compensée par une taxation plus forte des camions de 44 tonnes à 5 essieux, proposée judicieusement par le même sénateur car ils sont particulièrement agressifs pour la voirie. Quant à un éventuel transfert de trafic vers les petits camions, il n'a pas été observé en Allemagne ou en Suisse, où au contraire le nombre de camions en circulation a diminué, et n'est pas à craindre : on imagine mal les transporteurs modifier leur flotte et payer des chauffeurs plus nombreux pour échapper à l'écotaxe.

Stationnement

Une raison bien connue de la faible rentabilité du transport urbain est la trop grande facilité d'usage de la voiture en ville, qu'il s'agisse de circulation ou de stationnement, en particulier dans les villes moyennes et petites.

Philippe Cina, responsable développement et Qualité de CarPostal, exprime très bien cette contradiction des élus qui déplorent le coût du transport public tout en cédant aux pressions des électeurs automobilistes : « de nombreuses agglomérations souffrent de la maladie du grand parking gratuit en centre-ville, comme celui de Bourg-en-Bresse (1000 places), c'est cela l'ennemi n°1 du transport public ».

Des ressources plus efficaces

Une hausse des tarifs ne peut être exclue mais c'est une solution de facilité : bien d'autres méthodes peuvent et doivent être mises en œuvre au réalable pour maintenir l'équilibre économique du transport public. Par ailleurs elle peut être contre-productive car l'automobiliste compare au prix du transport public non pas le coût complet d'usage de la voiture mais son coût marginal qui lui est nettement inférieur (voir FNAUT Infos n°203 et 211).

Réduction des coûts

Dégager des ressources nouvelles, c'est d'abord faire des économies d'argent public en réduisant le coût de production du transport public, ce qui permet souvent de le rendre plus attractif donc d'élargir la clientèle.

Il est possible de revoir l'organisation de certains réseaux urbains (le tracé des lignes de bus, la disposition des arrêts parfois trop rapprochés). On peut aussi limiter les mesures de gratuité à ceux qui en ont vraiment besoin. Mais l'essentiel n'est pas là.

Dans bien des villes, grandes et petites, les bus circulent sans protection contre les embouteillages et sans priorités de franchissement des carrefours. Le surcoût d'exploitation des bus et les pertes commerciales qui en résultant sont très élevées : au début des années 1990, la RATP avait calculé qu'une augmentation de la vitesse commerciale des bus parisiens de 10 à 11 km/h lui rapporterait un milliard de francs par an...

La montée obligatoire par la porte avant des bus, sous le prétexte assez illusoire de maîtriser la fraude, a une double conséquence : une diminution de la vitesse commerciale et un inconfort irritant pour les usagers. Il en résulte, ici encore, des coûts pour l'exploitant et des pertes de recettes.

A Montpellier, la gare routière qui jouxtait la gare SNCF a été supprimée et les arrêts de cars dispersés dans la ville : une contrainte dissuasive pour les voyageurs.

On peut aussi réduire le coût des investissements : Dijon et Brest ont fait une commande groupée de tramways ; Besançon a choisi le tramway à bas coût du constructeur espagnol CAF. A l'inverse, Nice, comme Rouen il y a vingt ans, construit une deuxième ligne de tramway partiellement souterraine... alors que le tramway est fait pour circuler en surface et occuper de l'espace au détriment de la voiture.

Les services d'autocars et de trains TER peuvent être rationnalisés par une meilleure coordination évitant des doublons et donc des gaspillages. Quant au coût d'exploitation du TER, on sait qu'il est possible de le réduire de 30 % en faisant appel à des exploitants plus performants que la SNCF dans le cadre de délégations de service public, tout en augmentant la fréquentation des lignes aujourd'hui les plus déficitaires (FNAUT-Infos n°213).

Rappelons pour mémoire que les collectivités territoriales peuvent aussi faire des économies substantielles en évitant de financer des investissements inutiles et nocifs pour l'environnement : aéroport de NDDL, canal Seine-Nord, autoroutes et rocades urbaines.

Coûts externes

Avant de songer à réévaluer les tarifs du transport public, dont les usagers ont un comportement respectueux de l'environnement, il serait logique de faire payer aux automobilistes les coûts économiques et écologiques qu'ils engendrent et qui sont actuellement assumés par la collectivité : congestion, accidents, bruit, pollution de l'air, gaspillages de pétrole, émissions de CO_2,... Selon des sources concordantes (Conseil général du développement durable, UTP, Parlement européen), ces coûts se chiffrent par dizaines de milliards d'euros par an (voir page 7).

La mise en œuvre d'une fiscalité écologique présenterait de multiples avantages : elle fournirait un signal-prix utile au consommateur ; en établissant des conditions de concurrence équitables entre voiture et transport collectif, elle rendrait le transport public plus attractif ; enfin son produit pourrait être affecté aux investissements de transport public et à l'exploitation : un cercle vertueux serait ainsi amorcé.

Il est ainsi possible d'augmenter la taxe d'aménagement du territoire à laquelle sont soumises les sociétés autoroutières : cela a déjà été fait par le gouvernement Fillon et contribue, mais trop marginalement, au financement du déficit d'exploitation des trains Intercités dont l'Etat est autorité organisatrice.

Parallèlement, il est indispensable d'augmenter la taxation du carburant diesel (un centime de TICPE supplémentaire rapporterait environ 400 millions par an à l'Etat) afin de favoriser une « dédieselisation » du parc automobile français et d'améliorer la santé publique (voir notre éditorial).

Enfin, contrairement à ce qui est trop souvent affirmé, en provoquant une diminution de la circulation automobile au profit de la marche, du vélo et du transport public, et en dégageant une ressource nouvelle pour financer le transport public, le péage est une mesure équitable socialement car il bénéficie en priorité aux citadins les plus pauvres, les moins motorisés et les plus exposés aux nuisances du trafic routier.

Colloque de la FNAUT sur le coût d'usage des différents modes de transport

Le colloque organisé par la FNAUT le 10 janvier dernier à l'Assemblée Nationale a été un grand succès : 150 participants, des intervenants de qualité, des questions pertinentes et une organisation parfaite pilotée par Fabrice Michel, responsable de la communication à la FNAUT.

La salle Lamartine, mise à la disposition de la FNAUT grâce à l'obligeance de Jean-Paul Chanteguet, député PS de l'Indre et président de la Commission Développement durable et aménagement du territoire de l'Assemblée Nationale, était pleine à craquer.

Le thème du colloque était bien délimité : peut-on jouer sur la tarification pour favoriser l'usage des modes de transport les plus rationnels, c'est-à-dire le transport urbain, l'autocar et le train TER pour les déplacements de proximité ; le TGV, le train Intercités et l'autocar pour les déplacements à plus longue distance ? Les autres paramètres dont dépend le choix modal du consommateur (infrastructures, offre de transport et qualité de service) n'ont pas été abordés directement, le débat étant focalisé sur les coûts d'usage des différents modes de transport et sur leurs bases économiques et fiscales.

Valérie Lainé, collaboratrice du député Jean-Paul Chanteguet, a accueilli les participants et fait part des réflexions du député, retenu de longue date par ses engagements en province.

Puis Jean-Marie Beauvais, économiste des transports, a présenté l'étude très complète et rigoureuse qu'il a réalisée il y a un an à la demande de la FNAUT, grâce à un financement du GART et des transporteurs. Nous avons déjà rendu compte de cette étude (FNAUT Infos n°203 et 211). Cette introduction, résumée par les diagrammes de la page 5, a été suivie de trois exposés très complémentaires.

Jacques Pavaux, consultant transport et ancien directeur général de l'Institut du Transport aérien, a présenté ses réflexions sur l'évolution probable des coûts de production et d'usage des différents modes de transport, et mis en pièces quelques idées reçues.

Catherine Bouteiller, doctorante au Laboratoire d'Economie des Transports (LET) de Lyon, a montré, à partir d'exemples très concrets, comment une différentiation tarifaire bien conçue permet d'améliorer la fréquentation des transports urbains tout en conservant le niveau actuel des recettes : une intervention originale et très stimulante.

Enfin, pour conclure la matinée, Jean Sivardière a présenté les propositions de la FNAUT : information du consomateur sur les coûts réels d'usage de la voiture et du transport collectif ; maintien du niveau moyen actuel de la tarification des transports publics accompagné du développement de tarifications sociale et familiale ; enfin internalisation des coûts externes dans la tarification de la voiture et de l'avion. L'objectif n'est pas d'introduire des impôts nouveaux pour remplir les caisses de l'Etat et pouvoir ainsi financer les grandes infrastructures de transport, mais d'appliquer le principe payeur-pollueur et d'établir ainsi des conditions équitables de concurrence entre les différents modes de transports.

Deux tables-rondes étaient organisées dans l'après-midi.

La première, animée par Marie-Hélène Poingt, rédactrice en chef du magazine Ville, Rail et Transports, concernait la tarification des transports publics terrestres. Les intervenants étaient Bruno Faivre d'Arcier, professeur à l'université Lyon 2, chercheur au LET, Gérard Schrepfer (représentant de ConsoFrance), Jean Lenoir (vice-président de la FNAUT), François Saglier (directeur à la RATP et représentant de l'UTP), Eric Ritter (secrétaire général de la FNTV) et Guy Le Bras (directeur général du GART).

La deuxième table-ronde, animée par Robert Viennet, rédacteur en chef de la revue Transport Public, était centrée sur la tarification de la voiture et de l'avion. Elle a rassemblé des intervenants très divers : Guillaume Sainteny, professeur d'économie à l'Ecole Polytechnique et spécialiste de la fiscalité écologique, Lorelei Limousin (représentante du Réseau Action Climat dont la FNAUT est membre), Gilles Laurent (membre du bureau de la FNAUT), Barbara Dalibard (directrice générale de SNCF-Voyages), Philippe Ayoun (directeur des études statistiques et de la prospective à la Direction Générale de l'Aviation Civile) et Stéphane Levesque, directeur de l'Union Routière de France.

Le colloque s'est terminé par une intervention de Thierry Guimbaud, directeur des services de transport à la Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer (DGITM), qui représentait de Frédéric Cuvillier, ministre des transports. Il a insisté sur l'importance de la contribution des associations d'usagers, puis précisé les objectifs du gouvernement et son soutien à la mobilité durable.

Les actes du colloque seront prochainement disponibles, ils reprendront l'ensemble des exposés et des interventions lors des tables-rondes.

Une vision écologique

Nous résumons ici le point de vue du député Jean-Paul Chanteguet.

Le réchauffement va provoquer un changement exceptionnel du climat et doit impérativement être limité à 2 degrés. La France, qui accueillera la prochaine conférence climatique, se doit d'être exemplaire. Repenser la politique des transports est essentiel, l'évolution nécessaire des modes de vie doit être accompagnée par les responsables politiques. Deux priorités s'imposent : renchérir l'usage de la voiture pour donner un signal-prix pertinent, et proposer une offre alternative de qualité.

Le vote, dans la loi de finances 2014, du principe d'une contribution climat-énergie va dans le bon sens. Une partie des moyens financiers dégagés devra d'ailleurs être utilisée pour encourager le retrait du parc automobile des véhicules diesel les plus polluants. Le cas des habitants des zones périurbaines devra évidemment faire l'objet d'un traitement particulier.

Des péages en centre-ville pourront également être mis en place dans les grandes agglomérations. L'exemple de Stockholm est à ce titre particulièrement encourageant. A l'origine très critiquée, la taxe sur la congestion, qui a été instaurée en 2006, bénéficie aujourd'hui d'un soutien majoritaire des habitants de la grande couronne. 30 000 heures d'embouteillage ont été économisées. La qualité de l'air a été améliorée. Enfin la taxe a surtout pénalisé les automobilistes aisés, les plus défavorisés utilisant des transports en commun, qui reviennent moins cher.

Il faut aussi enrichir et diversifier l'offre de transports collectifs. Développer les actuelles infrastructures passe par un budget conséquent, géré par l'AFITF, l'agence de financement des infrastructures de transport de France.

Malheureusement ce budget est menacé par le report de l'écotaxe sur les poids lourds, qui devait lui rapporter 760 millions de recettes par an. La mission d'information parlementaire, dont Jean Paul Chanteguet est rapporteur, s'efforce de remettre à plat ce projet. Il s'agit de faire comprendre aux différents acteurs que, loin d'être un impôt supplémentaire, l'écotaxe constitue un véritable péage pour l'usage des routes par les poids lourds, dispensés jusqu'ici de leur responsabilité financière, laquelle a été reportée sur les contribuables. Loin de constituer une révolution, ce mode de prise en charge du coût existe depuis des dizaines d'années pour les autoroutes. Le budget de l'agence devrait être utilisé en priorité pour financer les chemins de fer et les transports collectifs en site propre.

Prospective

Jacques Pavaux - Trois paramètres influencent les coûts d'usage des transports : le prix de l'énergie, le progrès technique, la concurrence.

L'énergie représente 25 à 35 % du coût du transport aérien, 12 à 30 % du coût de la voiture et seulement 5 % du coût du transport ferroviaire.

D'ici à 2030, la hausse du prix du pétrole sera freinée par une croissance modérée, les économies d'énergie et le développement des énergies renouvelables. Le prix atteindra 120-130 dollars le baril. Mais les gaz et pétroles non conventionnels ne permettront pas d'éviter ensuite un pic pétrolier.

Le TGV consommera moins et sa capacité augmentera, mais la productivité du rail restera faible faute de concurrence interne. La concurrence est forte dans l'aérien, d'où une baisse des prix, mais les gains possibles de productivité sont faibles dorénavant.

Pronostic : le prix du TGV resterait stable à 11 centimes/km, le prix moyen de l'avion en France pourrait baisser à 10 centimes suite au développement des compagnies à bas coûts.

La voiture consommera moins (les petites cylindrées seront privilégiées, l'objectif 2 litres/100 km est réaliste) mais le prix du carburant augmentera.

Différentiation tarifaire

Catherine Bouteiller - Les ressources publiques se raréfiant, une optimisation tarifaire des transports est nécessaire : la tarification doit donner accès à un bouquet de services multimodal.

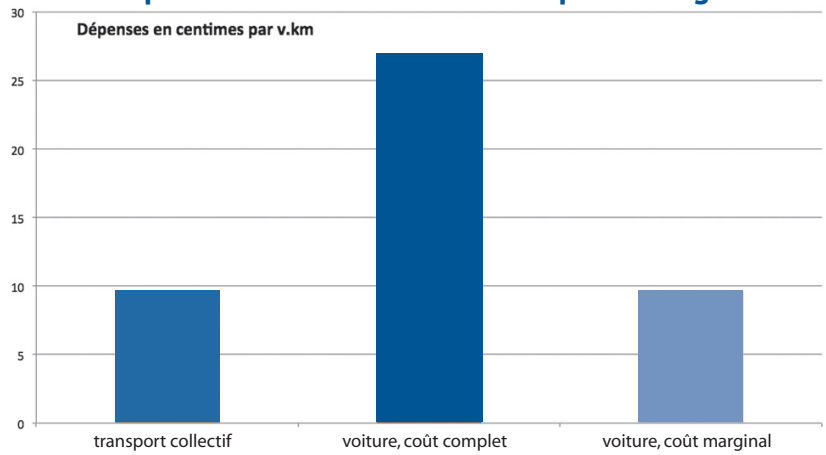
84 % des réseaux urbains pratiquent une tarification plate (indépendante de la longueur du trajet) ; 51 % des réseaux départementaux conservent une tarification zonale, 49 % ont adopté une tarification plate ; le TER est tarifé au km.

Un tarif plat favorise une fréquentation élevée mais ne maximise pas la recette. Une tarification différenciée permet d'adapter les prix pour mieux satisfaire les différents profils d'usagers et d'orienter l'usage ; elle est jugée équitable, chacun payant en fonction de sa consommation réelle.

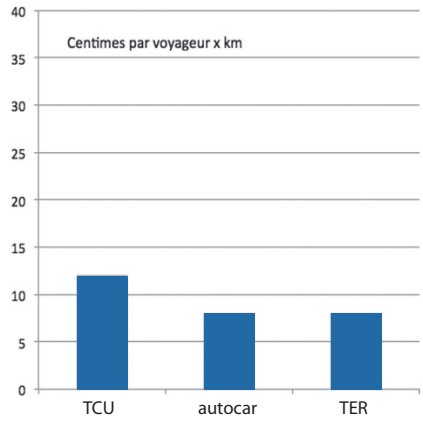
Une différentiation tarifaire peut comporter plusieurs composantes : sociale, à la distance parcourue, à l'usage (suivant le mode de paiement, l'horaire ou encore les modes utilisés).

A Londres, la carte Oyster (tarification complexe sur un support simple) a permis d'augmenter la fréquentation des bus de 53 % et de porter le taux de couverture des coûts d'exploitation par les recettes à 52 %. Des innovations tarifaires très intéressantes ont été lancées à Belfort (post-paiement), à Nantes (m Ticket) et en Bretagne (carte Korrigo).

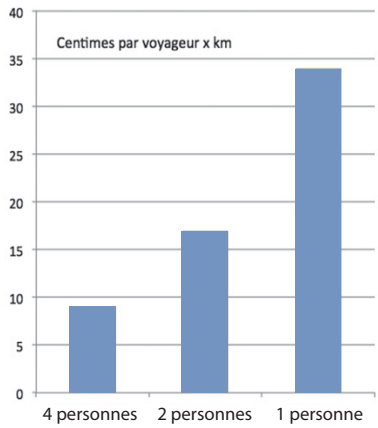
Le coût des déplacements à courte distance pour l'usager



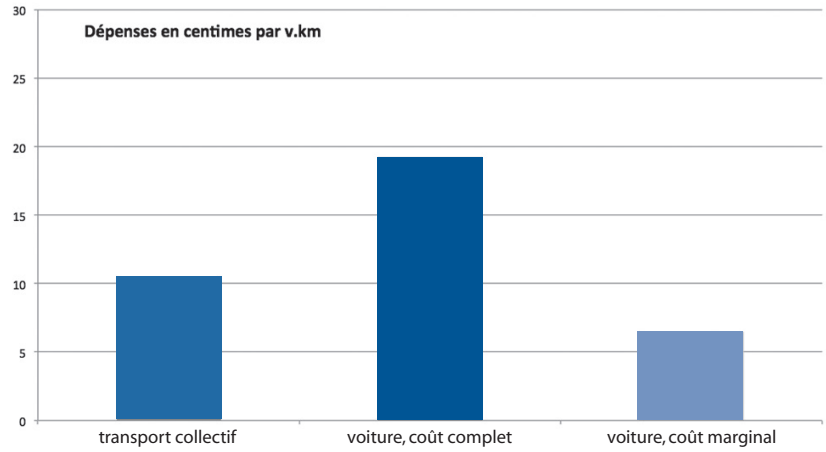
Transport collectif (car, train, avion)



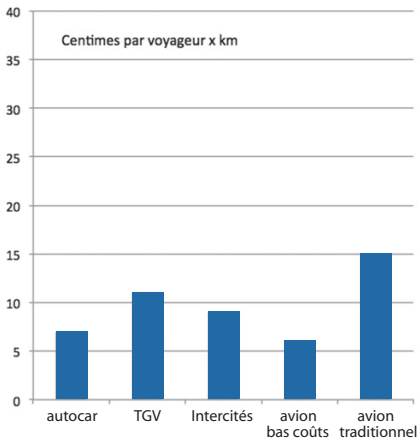
Voiture (coût complet selon taux d'occupation)



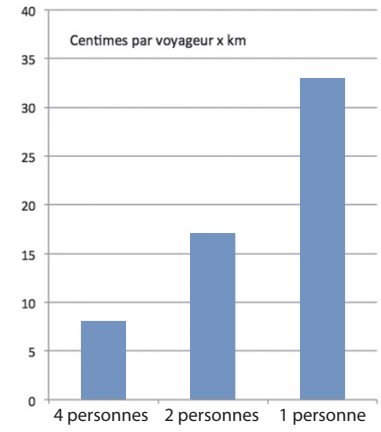
Le coût des déplacements à longue distance pour l'usager



Transport collectif (car, train, avion)



Voiture (coût complet selon taux d'occupation)



Forum

Le train, trop cher ?

Le train, même en famille, n'est pas forcément cher. Le 31 juillet, j'achète un billet de train Bernay - Bas-Monistrol (près du Puy-en-Velay) pour ma famille (2 parents + 3 enfants dont un + 12 ans) avec Carte Enfant +, départ le vendredi 2 août, trajet de 767 km. Le guichetier m'annonce un tarif d'un peu plus de 420 euros (+ 50 euros de réservation pour les vélos). J'avais auparavant interrogé le site DB France et coché l'option « trains acceptant les vélos », je demande donc au guichetier de me proposer la série de TER sélectionnés. Résultat : 169 euros, moins cher qu'en voiture, et plus pratique : comment emmener 5 vélos sur une simple voiture ? J'ai été stupéfait par la différence de prix pour un même trajet le même jour. D'un côté, TGV en période de pointe, de l'autre TER avec départ en période bleu le vendredi matin. Certes le trajet en TER est plus long, mais 60 % moins cher environ, et tout le monde n'est pas pressé, surtout pendant les vacances.

Xavier Braud, 27 Brionne

Une gare en verre

Je voyage en train en moyenne deux fois par mois et je n'ai toujours pas réussi à retrouver mes repères dans la gare rénovée de Montpellier Saint-Roch...

Les accès aux billetteries et aux quais sont compliqués et, cet été, des bancs mis sur les quais sans fixation présentaient un danger sérieux pour toute personne qui se risquait à s'asseoir.

De plus, cet été nous avons oscillé entre la fournaise et la pluie tropicale. J'aimerais savoir pourquoi la ville a opté pour une gare en verre dans une région réputée pour son climat chaud !

Quant à vouloir mettre une gare nouvelle TGV à l'extrême bout de la ville, c'est totalement aberrant...

Monique Chaabi, 34 Montpellier

Une rentrée difficile

Chaque année en septembre, de longues files d'attente se forment pendant plusieurs jours devant toutes les agences des Transports en commun lyonnais (TCL-Keolis) pour le renouvellement des abonnements : « la rentrée redoutée des abonnés », titre le Progrès. La situation s'est aggravée avec la suppression regrettable de deux agences, Croix-Rousse et Vieux-Lyon.

L'erreur est de tout miser sur Internet : les usagers, y compris des jeunes, sont nombreux à préférer s'adresser à un guichet plutôt qu'à un écran d'ordinateur, et à pouvoir exposer leurs difficultés à un être humain (22 000 abonnés sur 400 000 ont eu recours au site dédié e-tecely). Internet crée une véritable fracture sociale dont on n'a pas pris assez conscience et qui se retrouve dans d'autres entreprises de services : SNCF, EDF, GDF, Sécurité sociale, banques,...

Gérard Bamet, 69 Villeurbanne

Fréquentation en baisse ?

Selon la SNCF, la fréquentation de la ligne Colmar-Metzeral est en baisse, mais l'exploitant ne comptabilise que les billets vendus. Or, usager occasionnel de cette ligne, je voyage souvent sans avoir pu prendre de billet, le contrôleur n'effectuant pas son travail ou étant absent.

La solution consiste à équiper les autorails de distributeurs de billets, comme sur les lignes secondaires allemandes, le risque de vandalisation étant plus faible que si on les installe sur les quais. L'absence fréquente de contrôleur démontre qu'on peut très bien se passer d'agent d'accompagnement sur les lignes capillaires, dont la pérennité ne peut être précisément garantie que si on en diminue les coûts d'exploitation. Les économies ne doivent pas porter sur le nombre et la qualité des dessertes.

En supprimant les contrôleurs, le Conseil régional pourrait réduire ses dépenses sans que la qualité du service en soit affectée. Et si l'impossibilité de se procurer un billet ne le préoccupe pas plus que cela, qu'il offre au moins une carte de libre circulation à tous les voyageurs qui ne souhaitent pas se sentir comme des contrevenants responsables du déclin de leur ligne.

Francis Meyer, 68 Luttenbach

TGV du futur

Parmi les 34 plans de reconquête industrielle présentés le 12-09-2013 par le gouvernement figure le « TGV du futur ». Une décision étonnante alors que le même gouvernement vient d'approuver la commission Mobilité 21 qui donne un net coup de frein aux projets de LGV en France.

Quant aux capacités d'Alstom à exporter ce « TGV du futur », elles sont faibles, le TGV étant un produit de niche au marché étroit dont Alstom a été plus ou moins éliminé (en particulier en Chine) au profit de ses concurrents. Il reste à Alstom des projets marginaux (Maroc, par exemple) où des contrats peuvent être encore obtenu grâce aux largesses des finances publiques.

Pratiquement, ce « TGV du futur » sera acheté essentiellement par la SNCF pour renouveler son parc. L'argent public sera donc dépensé une première fois pour subventionner Alstom lors du développement de ce matériel, et une seconde fois lorsque la SNCF sera contrainte de l'acheter au prix fort puisque le gouvernement interdit à celle-ci de mettre à Alstom en concurrence.

Bernard Gobitz, AUT Ile-de-France

Des réactions déplacées

Le 6 janvier dernier, la FNAUT a pu dénoncer, sur la radio Europe 1, les risques de disparition, à court ou moyen terme, d'une bonne vingtaine de liaisons ferroviaires régionales et même interrégionales (FNAUT Infos n°221). Cette intervention, reprise par de très nombreux médias, a déclenché des réactions hostiles d'élus régionaux.

Gilles Bontemps, vice-président PC de la région Pays de la Loire chargé des transports, affirme que « la FNAUT, en mal de sensationnel, fait sa rentrée sur la base de fausses informations », comme si la FNAUT versait habituellement dans le populisme. Selon lui, la ligne La-Roche-sur-Yon - Thouars n'est pas menacée : une desserte squelettique et la création de quelques trains des plages les week-ends d'été, une bonne initiative suggérée par la FNAUT, suffisent à en assurer la pérennité.

Quant à Martin Malvy, président PS de la région Midi-Pyrénées, il attaque lui aussi la FNAUT, accusée brutalement de propager « une immense contre-vérité », tout en admettant en termes alambiqués que la région n'exclut pas certains transferts sur route. Comprenne qui pourra... La FNAUT s'étonne d'autant plus de cette réaction déplacée de M. Malvy qu'elle a toujours cité en exemple le remarquable plan rail de la région et soutient comme lui le projet de LGV Bordeaux-Toulouse.

Manifestement, les élus régionaux ne sont pas à l'aise face au risque évident de disparition de certaines liaisons ferroviaires. Certes la responsabilité première est celle de l'Etat, qui a réduit peu à peu, en dix ans, d'environ un milliard d'euros sa subvention annuelle à RFF ; qui a réduit sa dotation aux régions ; et qui vient de reporter l'application de l'écotaxe poids lourds, renforçant ainsi les difficultés de financement de la régénération des lignes les plus dégradées du réseau classique.

Mais la responsabilité des régions ne peut être évacuée. Certaines sont prêtes à cofinancer de grandes infrastructures inutiles et souvent nuisibles pour l'environnement : autoroutes, aéroport de Notre-Dame-des-Landes, canal Seine-Nord, LGV Poitiers-Limoges. Certes elles manquent d'argent pour tout faire, mais elles ont de l'argent. Des régions adjacentes sont incapables de collaborer pour gérer correctement des lignes interrégionales. Et toutes ont trop longtemps fait confiance à la SNCF et écarté, jusqu'à une date récente, la perspective d'une exploitation des TER en délégation de service public, formule pourtant susceptible, comme en Allemagne, de réduire les coûts et d'améliorer la qualité des services.

Un homme du futur ?

Jean-Charles Kohlhaas est président du groupe EELV au Conseil régional Rhône-Alpes. Très sûr de lui, il affirme que « le projet Lyon-Turin est un projet du passé, et ceux qui le soutiennent sont des hommes du passé ».

Et le vélo ?

Denis Baupin, député EELV de Paris, à propos du projet de voiture à 2 litres aux 100 km : « pourquoi ne pas innover totalement en inventant un petit véhicule urbain à une place, capable de répondre aux besoins de mobilité dans des villes de plus en plus congestionnées ? » Le vélo, éventuellement à assistance électrique, ne suffit pas ?

Vert amende

Le sénateur EELV Jean-Vincent Placé doit régler 18 000 euros d'amendes à la suite d'une centaine d'infractions routières, révèle Le Canard enchaîné du 18-12-2013 (titre de Mobilettre).

Gratuité électorale

En période électorale, préconiser la gratuité des transports permet de glaner quelques voix, si on oublie de dire que le contribuable la paiera. Ainsi Cécile Helle, candidate PS à Avignon et « opposée au projet trop coûteux et mal adapté de tramway », propose de « rendre les transports gratuits sans incidence sur la fiscalité locale, tout en augmentant les dessertes, les fréquences et les plages horaires, en créant une navette fluviale et en terminant le contournement autoroutier d'Avignon ». A Angoulême, c'est le candidat UMP Xavier Bonnefont qui refuse le projet « pharaonique » de BHNS et propose la gratuité. A Amiens, des candidats PC et UDI sont contre le tramway et pour la gratuité. A Aix-en-Provence, le candidat PS Edouard Baldo préconise la gratuité mais, interrogé par un membre de la FNAUT, il ne sait pas dire quel est le montant des recettes actuelles...

Vocabulaire de colloque

Si le colloque est consacré aux territoires, dites qu'il faut bien comprendre que l'économie de proximité est le nouveau paradigme de la transition écologique de l'économie territoriale, et donc qu'il faut placer les territoires productifs au cœur des mutations économiques et sociales des configurations territoriales, veiller à l'ancrage territorial des pôles de compétitivité et d'excellence environnementale, repenser les arrangements productifs localisés, arbitrer entre l'économie productive versus l'économie résidentielle pour mobiliser les acteurs et éviter un développement endogène, enfin resituer l'économie de la connaissance dans le champ créatif du territoire.

Brèves

Parents-taxis

Selon le Daily Mail, les parents conduisent leurs enfants sur 200 000 km entre leur naissance et leur majorité, soit plus de la moitié de la distance Terre-Lune. Les parents-taxis cumulent près de 117 trajets chaque mois sur une distance moyenne de 1 031 km effectuée en 25h 10min. Les sorties des enfants concernent les activités familiales, amicales, sportives, sociales et musicales, ainsi que les fêtes d'anniversaires. Ces exigences conduisent de nombreux ménages à acheter un deuxième véhicule : le nombre de familles multimotorisées a triplé en 40 ans. En moyenne, les parents couvrent 11 500 km par an pendant les cinq premières années de la vie d'un enfant, 13 500 km les six années suivantes et 10 600 km pour les adolescents de 11 à 16 ans.

Le coût des embouteillages

Selon l'institut de recherche CEBR (Centre for Economics and Business Research) et la société d'info-trafic américaine Inrix, le coût annuel pour l'économie française des embouteillages dans les 13 plus grandes zones urbaines françaises (où 77 % des salariés vont travailler en voiture aux heures de pointe) s'élève à 5,9 milliards d'euros, soit 677 euros par ménage. Ce total comprend le carburant gaspillé (72 euros), le temps perdu soit 47 heures par an (453 euros), les répercussions sur les prix à la consommation (152 euros). En région parisienne, où 2,4 millions de salariés utilisent la voiture pour se rendre au travail, la perte de temps annuelle est de 60 heures et la facture annuelle de 997 euros par ménage.

Selon CEBR, une heure perdue dans un embouteilage équivaut en moyenne à une demi-heure de salaire. Pour compenser la pollution due aux embouteillages, il faudrait planter 189 millions d'arbres. C'est Marseille qui est championne des bouchons, avec 40 % de temps perdu en moyenne sur un trajet d'une heure. A Paris, le taux de congestion moyen est de 36 %.

La FNAUT baisse les bras !

La Convergence Nationale Rail (CNR), animée par la CGT- Cheminots qui soutient les grèves des cheminots contre le projet de réforme ferroviaire, a sorti un communiqué reprenant la liste des lignes ferroviaires menacées, immédiatement après sa publication par la FNAUT mais sans la citer. Quant à Patrick Bacot, président de l'association de défense de la ligne Carcassonne-Quillan, membre de la CNR, il affirme, sans rire et sans justifier ses allégations, que « la FNAUT baisse les bras ».

BIEN DIT

✓ **Patrick Hatzig**, vice-président PCF du Conseil régional de Lorraine s'adressant à André Rossinot, président du Grand Nancy : « en refusant de choisir courageusement entre le tout-automobile et les alternatives, vous condamnez les citadins à la double peine, un réseau de transports faible et une agglomération impraticable en voiture ».

Cheminots en jupes

En juin 2013, des conducteurs de train suédois ont décidé de porter des jupes pour dénoncer l'interdiction par leur employeur Arriva de mettre des shorts en été. En Suède, les températures estivales atteignent 35°C.

Petite confusion

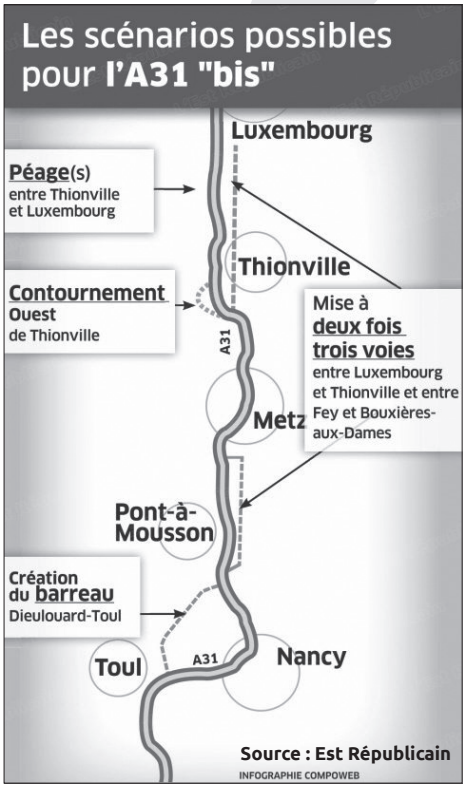
Dans sa rubrique « idées week-end », le site voyages-sncf.com a proposé de visiter Limoges et d'y découvrir la cathédrale, le musée des Beaux Arts, la Maison de l'émail et surtout les mondialement célèbres fabriques de... faïence (source : La Montagne).

Bêtisier

✗ **La Préfecture de police de Paris** a fait part des nouvelles dispositions s'appliquant aux cyclistes : « désormais, toute « unité constituée », à partir de deux cyclistes, doit déclarer son parcours en préfecture ». Selon l'association Vélorution, informée par la Préfecture après avoir invité les cyclistes parisiens à descendre les Champs-Elysées à l'occasion de la journée sans voiture, « la rencontre de deux cyclistes sur la voie publique marque le début d'une randonnée qui doit être encadrée par la police afin de préserver l'ordre automobile ». A quand l'interdiction des tandems ?

✗ **Christophe Quiniou**, conseiller communautaire UMP de Lyon : « notre groupe en a plus qu'assez de la charia écologique programmée à l'encontre de la voiture personnelle en lui faisant porter la faute d'une partie de la pollution locale et globale ». Un dinosaure...

Lorraine : de l'A32 à l'A31 bis, une illusion persistante



Le projet A31bis, relancé par la commission Mobilités 21 et entériné par le gouvernement (FNAUT Infos n°217), doit, selon le député UDI de la Meuse Bertrand Pancher, « remédier, sur la quasi-totalité du sillon lorrain, à la congestion récurrente qui handicape lourdement le développement régional et pose de sérieux problèmes de sécurité, de pollution et de qualité de vie ». « Une excellente nouvelle, un projet essentiel », pour Jean-Pierre Masseret, président PS du Conseil régional. « Une priorité » pour le Conseil économique, social et environnemental (?) de Lorraine, « qui défend ainsi une vision qui permet de combiner les objectifs d'amélioration du niveau de service aux usagers et des relations entre les territoires aux différentes échelles transfrontalière, régionale et infrarégionale ». « Enfin du concret, un acte fort », pour le secrétaire de la fédération PS de Moselle.

Une illusion classique ! On sait pourtant que toute nouvelle infrastructure routière induit à terme davantage de trafic qu'elle ne peut en écouler...

D'un coût de 1,3 milliard d'euros que les collectivités devraient assumer à 60 %, ce que refusent les élus, l'A31 bis reprend le projet A32, doublement de l'A31 largement rejeté par la population au moment du Débat Public de 1999, et n'est pas plus acceptable :

- une autoroute Metz-Thionville serait réalisée sur un tracé nouveau ;
- le barreau Toul-Dieulouard et le Contournement Ouest de Thionville (COT) figurent dans les deux projets, de même que l'élargissement à 2x3 voies de l'A31 entre Nancy et Metz, d'une part, entre Thionville et la frontière luxembourgeoise d'autre part.

Sur le tronçon Thionville-Luxembourg, la 3ème voie serait réservée aux autocars et au covoiturage. Un choix acceptable (80 000 frontaliers travaillent au Luxembourg) à trois conditions : que cette affectation soit garantie par l'Etat ; que la voie soit prolongée au Luxembourg ; que simultanément soit mis en place un transport ferroviaire de masse de la région vers le Luxembourg.

Par ailleurs la FNAUT Lorraine préconise depuis longtemps la réactivation de la ligne Fontoy - Belval/Esch.

Les autres ouvrages du projet A31 bis relèvent de la « manie » routière. Les autres parties de l'A31 concernées sont loin de connaître le trafic intense observé, par exemple, sur l'autoroute du Nord. On sait par ailleurs que la seule limite à la fréquentation d'une route gratuite est l'engorgement. Or le rail est équipé en 4 voies sur tout le parcours correspondant. Il peut dès lors supporter un trafic supplémentaire, surtout si on crée une 3ème voie de Thionville à Luxembourg, ce qui est souhaitable.

Le projet COT est particulièrement inutile et nuisible. Il déboucherait à la frontière luxembourgeoise sur une autoroute déjà engorgée. Il traverserait une zone densément peuplée (Florange). La création promise de tunnels serait d'un tel coût qu'au mieux elle serait restreinte, et elle n'éviterait pas un important dégagement d'air pollué nuisible à la santé des habitants.

Le barreau Toul-Dieulouard est conçu pour que les camions venant du nord évitent Nancy et aillent directement à Toul puis Dijon par l'actuelle A31, payante. Inutile, cet ouvrage créerait de graves dommages à l'environnement d'une région très sensible.

Au total, la FNAUT Lorraine est hostiles au projet A31 bis pour les mêmes raisons que celles qui avaient été citées - et entendues - pour l'A32. La seule différence concerne la mise à 2x3 voies entre Thionville et le Luxembourg, aux trois conditions signalées.

Claude Pierre dit Barrois, FNAUT-Lorraine

Commentaires d'internautes

« On roule correctement sur l'A31, sauf au nord de Thionville vers Luxembourg. Le préfet et le conseil économique feraient mieux de réfléchir au développement du ferroviaire (confort et rapidité pour les usagers, désengorgement de l'autoroute, pas de massacre de terres agricoles, pas de fragmentation des espaces naturels, pas de gaspillage de nos impôts). »

« Nos chers élus veulent nous faire croire qu'une voie serait réservée aux cars, mais il ne s'agit que d'un camouflage pour mieux élargir l'autoroute et ainsi évacuer la question du ferroutage. Si le préfet et les élus veulent vraiment développer les transports collectifs, qu'ils se tournent vers le train. »

Activités de la FNAUT

- Jean Lenoir, Marc Debrincat et François Jeannin ont fait de nombreuses interventions auprès de la SNCF et de la DGITM pour défendre les usagers des trains Intercités.
- Jean Lenoir et Marc Debrincat ont participé au comité de suivi des trains Intercités. Ils ont rencontré Albert Alday, directeur général de l'opérateur ferroviaire Thello.
- Jean Lenoir et François Jeannin ont rencontré RFF à propos du projet de service annuel 2017.
- Marc Debrincat a présenté à la faculté de droit de Bordeaux les propositions de la FNAUT concernant les droits des voyageurs.
- Jean Lenoir a rencontré l'ARF à propos du projet de réforme ferroviaire. Il a présenté à Sciences Po les propositions de la FNAUT concernant le projet de réforme ferroviaire et le réseau ferré capillaire.
- Daniel Mouranche participe aux travaux de la mission CGDD-INSEE de rationalisation du dispositif d'observation statistique relatif aux transports.
- La pétition pour la modernisation de la relation ferroviaire transversale Lyon-Bordeaux par Limoges, initiée par Sylvain Guyot, un universitaire de Limoges, et soutenue par la FNAUT, a été adressée au ministre des Transports ainsi qu'au président de la SNCF : près de 8 000 signatures ont été recueillies.
- Jean Macheras a présenté un comparatif entre tramway et BHNS lors d'une réunion publique organisée par le Collectif Tramway de Toulon. Il est intervenu lors d'une réunion publique du collectif des associations d'Orléans.
- François Giordani a participé à une réunion organisée par Christian Leyrit, nouveau président de la Commission Nationale du Débat Public.
- Jean Lenoir a rencontré Jérôme Wallut, directeur général d'Alstom, Keith J. Bastow, responsable du développement ferroviaire de l'opérateur Arriva, filiale de la Deutsche Bahn, et Christine Dart, responsable des relations institutionnelles de Siemens.

La FNAUT a le regret d'annoncer le décès récent de Mauricette Ringuet, ancienne membre de son Conseil national et ancienne présidente de la FNAUT Poitou-Charentes.

fnaut infos- Bulletin mensuel d'information
Directeur de publication : Jean Sivardière
CPPAP n° 0915 G 88319 - Dépôt légal n°222
ISSN 0983-172 X - Tirage : 1200 ex.
Imprimerie : Sipap-Oudin, 86000 Poitiers
Abonnement 10 numéros : Individuels : 18 €
Administrations, sociétés, organismes, Étranger : 35 €
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
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

fnaut infos
transport - consommation - environnement

n°223
avril 2014
édition nationale

Bulletin de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports

Déplacements urbains : enquêtes et réflexions de la FNAUT

Tramway de Bordeaux (photo : Marc Debrincat)

Des progrès sont observés dans l'organisation d'une mobilité respectueuse du cadre de vie urbain, mais ils sont trop souvent freinés par la crainte de mécontenter les automobilistes et la persistance de fausses bonnes idées. Après Nantes, Strasbourg, Lille et Montpellier (FNAUT Infos 215), la FNAUT a poursuivi à Orléans, Dijon, Bordeaux et Rennes ses enquêtes sur les déplacements dans les grandes agglomérations françaises. Nous présentons également un ensemble de réflexions sur différents paramètres qui conditionnent la qualité des déplacements urbains : vitesse automobile, stationnement, choix des transports collectifs en site propre, marche, vélo, autopartage et voiture en libre service, tarification des transports collectifs, densité urbaine. A l'étranger, la maîtrise de l'automobile est souvent beaucoup plus volontariste qu'en France.

Périphérique

Bien qu'il ne s'agisse que d'une mesure ponctuelle, la nouvelle limitation de vitesse à 70 km/h au lieu de 80 sur le périphérique parisien a été approuvée par le Réseau Action Climat, Agir pour l'Environnement et la FNAUT qui en souhaitent la généralisation aux grandes voiries de toutes les agglomérations françaises.

Elle a suscité aussi diverses critiques. On s'attendait à la protestation sommaire de l'association 40 millions d'automobilistes, allergique à toute contrainte, même d'intérêt général, apportée au trafic automobile.

Le point de vue de Jean Poulit, ancien directeur régional de l'Equipement d'Ile-de-France, est plus sophistiqué. Selon lui, la nouvelle réduction de vitesse aurait un impact limité sur l'environnement et la sécurité mais, surtout, elle réduirait de 23,5 % la « zone de chalandise de l'emploi, des services et des commerces », c'est-à-dire le territoire accessible (en voiture bien sûr) à temps de trajet constant : il en résulterait une perte économique annuelle de 39,5 milliards d'euros soit près de 2 points de produit intérieur brut.

Quant on sait que l'automobiliste roule à 30 km/h sur le périphérique aux heures de pointe, on a du mal à prendre au sérieux ce calcul alambiqué...

Le GIEC vient de publier son 5ème rapport, encore plus alarmant que les précédents, mais le secteur des transports reste, en France, toujours dispensé d'efforts de lutte contre le changement climatique alors qu'il représente 27% des émissions de gaz à effet de serre de notre pays et 32% de sa consommation d'énergie finale ; il engendre par ailleurs 70 % des particules fines présentes dans l'air de nos villes.

Dans ce contexte, il est affligeant de constater qu'une partie de nos responsables techniques et politiques en reste à des considérations ringardes, dignes des années Pompidou. Le décalage avec l'opinion s'accentue : 78,8% des Français se disent aujourd'hui prêts à réduire la vitesse de leur véhicule afin de limiter sa consommation de carburant et ses émissions, selon un rapport de la Commission européenne (Eurobaromètres, Future of transport, Analytical report, 2011).

Jean Sivardière

Stationnement

En moyenne 35 % des automobilistes payent leur stationnement (20 % à Paris). De 11 euros depuis 1986, le montant des amendes est passé à 17 euros en 2011, un tarif peu dissuasif dans les grandes villes et sans lien avec le lieu et le prix du stationnement. La loi adoptée fin 2013 entrera en vigueur dans deux ans : elle permettra aux maires de fixer non seulement le prix du stationnement mais aussi le montant de l'amende (FNAUT Infos 219). Le montant du « forfait de post-stationnement » (nouveau nom des amendes) ne pourra être supérieur au prix total d'une journée de stationnement.

Les opposants à cette réforme craignent une hausse des amendes. « C'est une loi ubuesque qui place l'intérêt financier au-delà d'une politique de stationnement », estime l'association 40 millions d'automobilistes, qui répertorie les maires s'engageant à ne pas augmenter le montant des amendes, par exemple Natacha Bouchart, sénatrice-maire UMP de Calais, et François Commeinhes, maire UMP de Sète.

Pierre Cohen, maire PS de Toulouse, est opposé à la deuxième rocade autoroutière préconisée naïvement par son adversaire UMP Jean-Luc Moudenc, pour désengorger la première. Il veut « rompre avec la culture du tout-voiture », mais il n'a pas l'intention d'augmenter le prix du stationnement s'il est réélu : « nous sommes dans une période intermédiaire, nous avons mis en place un PDU de grande ambition, mais encore loin d'être réalisé ; il faut être à la mesure des possibilités du transport collectif pour ne pas léser ceux qui n'ont pas d'autre possibilité que de prendre leur voiture ; on ne va pas mettre des amendes prohibitives de 90 euros comme à Madrid, ou un péage pour entrer en ville, comme à Londres ». La hausse du coût du stationnement central et le péage urbain ont pourtant fait leurs preuves...

Les enquêtes de la FNAUT

Une approche qualitative

Ces enquêtes sont menées par Jean Macheras, qui anime le réseau Déplacements Urbains de la FNAUT, en partenariat étroit avec les associations locales d'usagers des transports, piétons, cyclistes, personnes handicapées, autopartageurs, protecteurs du cadre de vie urbain (voir page 7).
L'approche privilégiée par la FNAUT est qualitative, elle est basée sur le ressenti de chaque type d'usager. Chaque enquête se conclut par l'attribution de bons points (« pieds ») et de mauvais points (« pots d'échappement »), elle est validée par la fédération ou représentation régionale de la FNAUT. Des mémoires plus complets sont disponibles sur le site www.fnaut.fr.

Dijon

3 pieds

- pour la qualité de son réseau de transports collectifs (confort, accessibilité, information dans les véhicules) et pour le souci de modernité affiché dans la conception tant des bus que des tramways (rendement énergétique, réduction des nuisances, design) ;
- pour la recherche intelligente de solutions économes et respectueuses de l'environnement (achat groupé avec une autre ville, récupération d'eaux d'infiltration, centre d'exploitation et de maintenance « branché » écologiquement ;
- pour la variété de l'offre tarifaire (abonnements de longue et courte durée), la commodité apportée par le support généralisé de la carte sans contact et les nombreux services offerts sur site Internet ou smartphone.

3 pots d'échappement

- pour des efforts insuffisants en matière de multimodalité : un seul pôle d'échanges entre transports urbains et cars départementaux, absence de ces derniers sur les plans de l'agglomération, deux uniques parcs relais voitures-transports collectifs ;
- pour la qualité médiocre de l'information cartographique, qu'il s'agisse du « Plan bus et tram » sur lequel les lignes de transport collectif sont peu visibles et mal différenciées entre elles, ou de la carte touristique « Plan et accès » où elles sont mal intégrées ;
- pour une place encore trop grande accordée à l'automobile au détriment des modes mieux adaptés à la ville : transports collectifs, vélo, marche. L'auto accapare en particulier des places et des rues que sous d'autres cieux on aurait piétonnisées depuis longtemps.

Orléans

3 pieds

- pour une bonne desserte par le tramway (relayé par les bus 1 et 2) de nombreux sites parmi les plus importants de la ville : gares, hôpitaux, universités et écoles, quartiers d'habitat collectif, stades, lieux touristiques, parc des expositions, chèques postaux,…
- pour une politique soutenue de reconquête de l'espace urbain pour les modes doux, à travers la réhabilitation des deux grandes places de Gaulle et Martroi, quartiers Bourgogne et Carmes, rue de la République,… ainsi que l'aménagement des bords de Loire ;
- pour le souci manifesté de faciliter les déplacements de tous, par des tramways accessibles de plain pied, une mise en accessibilité progressive de tout le réseau de bus, l'installation de bandes podotactiles aux arrêts de tram, aux arrêts de bus et en d'autres endroits.

3 pots d'échappement

- pour une desserte insuffisante de l'agglomération par les transports collectifs : liaisons essentiellement radiales, offre trop concentrée dans l'intra-mail d'Orléans, communes périphériques mal desservies, bus peu performants, services de transport à la demande peu développés et peu pratiques ;
- pour une intermodalité mal assurée : peu de correspondances commodes entre trams et bus, pas d'indications aux arrêts permettant de situer les arrêts des autres lignes, une seule station commune aux réseaux urbain et départemental (à Saint-Jean-de-Braye) ;
- pour une information souvent déficiente : affichage des temps d'attente, visualisation des arrêts, annonces sonores à l'intérieur des véhicules, absence de plans de quartier aux arrêts des bus et de la ligne A.

Bordeaux

3 pieds

- pour la richesse et la diversité de son offre de transport collectif (maillage, modes, volume, formules tarifaires) ainsi que sa bonne interconnexion avec le réseau départemental (pôles intermodaux) ;
- pour son encouragement à l'utilisation des modes les mieux adaptés à la ville, à travers les parcs relais, les vélos en libre-service, les plans de déplacements d'entreprise ;
- pour la reconquête courageuse de son espace urbain par la ville-centre, après des décennies où rues, places et quais étaient livrés à l'automobile.

3 pots d'échappement

- pour un réseau de lignes de bus qui, même labellisées « à niveau élevé de service », présente de nombreuses insuffisances : vitesse commerciale, affichage des temps d'attente, confort des arrêts, information dans les véhicules et les abribus ;
- pour une qualité de l'information en général qui laisse à désirer ; le plan du réseau, notamment, est peu lisible : les lignes de tramway, noyées dans celles des bus, ne ressortent pas ; l'affichage en grand format aux arrêts est l'exception ; les abribus n'affichent pas de plan de quartier ;
- pour une place encore bien trop grande accordée à la voiture, aux abords des écoles et dans les rues situées en dehors de l'hypercentre, et pour le contrôle insuffisant du respect des règles d'usage de la voirie par les auxiliaires de surveillance de la voie publique.

Rennes

4 pieds

- pour une bonne desserte multimodale de l'agglomération où métro, lignes de bus majeures, inter-quartiers, métropolitaines, express, évènementielles,… mais aussi vélos en libre-service et (hélas trop rares) parcs relais forment un ensemble performant ;
- pour un souci de l'accueil des voyageurs : bus tous accessibles et arrêts équipés pour la plupart d'abris souvent doublés, confortables, à trottoirs rehaussés (mais pas de plan de quartier et rarement un affichage sur écran des temps d'attente : dommage !) ;
- pour une cartographie bien faite, plan du réseau et plans de lignes apposés aux arrêts (mais pas de plan des « lignes métropolitaines » : dommage !), affichage sur écran et annonces sonores dans les véhicules, applications pour téléphones mobiles ;
- pour une tarification diversifiée, avec gratuité sociale pour les familles à revenus modestes et autres réductions spécifiques, et pour le support très pratique offert par la carte multimodale et multi-exploitants Korrigo.

3 pots d'échappement

- pour l'insuffisance de sites propres bus (malgré la mise en œuvre progressive d'un BHNS sur l'axe est-ouest), qu'il faudrait pourtant envisager en prévision d'une forte croissance attendue de la population de l'aire urbaine ;
- pour un manquement à la lutte contre la pollution (parc de bus tout-diesel et absence de politique en matière d'harmonisation des livraisons) ;
- pour une politique d'encouragement à la marche et au vélo affirmée certes par des efforts conséquents, mais manquant de cohérence (parcours discontinus, réalisations à l'économie) et de volonté de faire respecter les aménagements par les automobilistes.

Marcher en ville

Marcher 30 minutes par jour, c'est bon pour la santé, selon l'Institut national de prévention et d'éducation pour la santé (INPES). Ce conseil figure au Programme national nutrition santé (PNNS).

La marche prévient diverses maladies chroniques telles que l'hypertension, le diabète de type 2 ou le cancer du côlon, et elle a un effet très bénéfique chez les personnes âgées sur le plan social et psychologique.

Parmi les conseils simples de l'INPES (www.mangerbouger.fr) : prendre les escaliers plutôt que l'ascenseur, aller à la boulangerie ou accompagner les enfants à l'école à pied, descendre du bus un arrêt avant sa destination finale, éviter de garer sa voiture au pied de son immeuble.

Après une phase d'expérimentation, la ville de Grenoble a installé 270 panneaux dans les rues de la ville pour informer les habitants sur les temps de parcours à pied pour se rendre d'un endroit à un autre, et les convaincre ainsi que marcher est un moyen de déplacement à part entière et n'a rien d'insurmontable. Selon Patrice Voir, adjoint à la santé cité par La Croix du 2-10-2013 : « l'objectif est d'inciter les personnes sédentaires à pratiquer des activités physiques au quotidien ». Un autre intérêt de cette initiative est de désengorger le tramway saturé dans le centre-ville aux heures de pointe.

Pédibus

Patrick Barbier, maire EELV de Muttersholtz (Bas-Rhin), voit loin : « nous organisons un pédibus vers l'école et nous achetons des terrains pour que les enfants puissent, dans le futur, faire seuls à pied tout le trajet vers l'école ».

Le réseau Pédibus du Grand Lyon comporte une centaine de lignes quotidiennes touchant un millier d'enfants.

A Louviers (Eure), le pédibus, dont le succès était très modeste, est devenu un asinobus en 2012 : deux ânes, Pomme et Nénette, encadrent les enfants qui se rendent à l'école à pied, ils portent leurs cartables. Objectif du maire PRG Franck Martin : limiter les stationnements minute à l'entrée et à la sortie des écoles. « De nouveaux enfants et parents ont été attirés par la compagnie des animaux », selon l'association Le chemin du halage, sollicitée par la Ville, qui a créé un emploi d'ânière et assure aussi le ramassage des déchets des parcs urbains (l'Age de Faire).

A Lambesc (13), chaque jour, les parents d'enfants effectuent 6500 km en voiture pour les déposer à l'école ; entre 1963 et 2008, les terres urbanisées sont passées de 23 hectares à plus de 500 (source : Valeurs Vertes).

Transports en site propre

A l'exception d'Aix-en-Provence, Lens et Toulon (450 000 habitants), les 23 agglomérations françaises de plus de 250 000 habitants sont aujourd'hui équipées d'un métro, d'un Val ou d'un tramway. Dix agglomérations plus petites ont adopté le tramway : Amiens, Aubagne, Avignon, Besançon, Brest, Caen, Le Mans, Mulhouse, Reims, Valenciennes. Mais le créneau de chaque technique reste encore mal apprécié par les décideurs, qui sous-estiment les besoins ou sont fascinés par les innovations.

Le Busway de Nantes

Aymeric Gillaizeau a présenté dans FNAUT Infos 221 une critique du Busway de Nantes, de trop faible capacité. Le magazine Bus et Car (22-11-2013) confirme son analyse.

« La ligne sature aux heures de pointe malgré les renforts ; la fréquence passe alors de 4 min à 2 min 30, les bus sont bondés et se suivent à quelques mètres, ils restent bloqués aux carrefours par d'autres véhicules de la ligne. Au bout de 2 ou 3 stations, le bus prend du retard car les voyageurs ont besoin de plus d'une minute pour descendre et monter. Une section du site propre est mal respectée par les automobilistes. Le Busway croise aujourd'hui une ligne Chronobus qui lui dispute la priorité.

Prévu pour 28 à 30 000 voyageurs par jour, il en transporte 34 à 35 000 alors que la ligne ne fait que 7 km de long. Il est envisagé de remplacer les bus articulés de 17 m par des bus à trois caisses de 24 m. La capacité augmenterait alors de 25%, mais la fréquentation augmente de 4 à 5% par an... »

Mégabus ou tramway compact ?

Metz a adopté pour ses deux lignes de BHNS (le « Mettis ») un bus à trois caisses à motorisation hybride diesel-électrique, conçu spécifiquement par le constructeur belge Van Hool.

Besançon, Aubagne et Avignon ont opté au contraire pour un tramway compact à trois caisses. Le nombre maximum de passagers transportés est proche de 150 dans les deux cas ; le coût d'investissement annoncé est de 13 millions d'euros par km pour le Mettis, 16 pour le tram compact.

Mais le tramway n'est-il pas gagnant à terme ? Le mégabus est censé avoir une durée de vie de 15 à 20 ans, celle d'un tramway est de 30 à 40 ans. Autre avantage du tramway : son emprise au sol n'est que de 6 m (double voie), contre 7 m pour un bus non guidé.

Le bus très ordinaire de Douai

La technique du guidage magnétique, dont les élus de l'agglomération de Douai s'étaient entichés (FNAUT Infos 181 et 183), a finalement été abandonnée : les aménagements urbains étaient terminés depuis septembre 2007, mais le matériel roulant Evéole, dérivé du prototype Phileas expérimenté à Eindhoven (Pays Bas), a connu de multiples défaillances et n'a jamais pu être fiabilisé. Les élus ont finalement acheté 16 bus ordinaires. Mais l'infrastructure prévue pour Evéole n'est pas adaptée à la circulation de bus ne possédant pas de porte à gauche et devra être réaménagée...

L'échec cinglant d'Evéole, après celui du TVR de Nancy et Caen, montre que l'innovation technique, si elle est nécessaire, doit être maniée avec prudence, faute de quoi les usagers et les contribuables font les frais des décisions aventureuses des élus qui privilégient le tape-à-l'œil au service rendu.

Le câble, nouvelle mode

Depuis dix ans, les projets de téléphériques urbains se sont multipliés dans la cuvette grenobloise. Un premier projet Gières-Chamrousse passant par Saint-Martin d'Uriage a suscité une réaction hostile des habitants « survolés » et a été retiré. Une liaison Brignoud-Crolles, non pertinente comme l'ADTC l'avait démontré, a été étudiée par la communauté de communes du Pays du Grésivaudan puis abandonnée à son tour ; une liaison étudiée par le SMTC entre le débouché de l'A41 à Grenoble et le campus a connu le même sort.

En mars 2012, Marc Baïetto, président de la communauté d'agglomération de Grenoble, propose seul de relier l'agglomération grenobloise et le plateau du Vercors par une liaison Fontaine - Saint-Nizier - Lans-en-Vercors. Mais le coût apparaît excessif vu le nombre de déplacements en voiture qu'il pourrait éviter. D'autres élus défendent qui un téléphérique montant au col de Porte en Chartreuse, qui une télécabine entre Grenoble et Voreppe, ou encore entre Vizille et Echirolles.

Le projet le plus sensé est sans doute la liaison entre Fontaine, le Polygone scientifique et Saint-Martin-le-Vinoux, qui franchirait le Drac, l'Isère et deux autoroutes et serait en correspondance avec les lignes de tram A, B et E.

Face aux difficultés rencontrées, Marc Baïetto affirme : « si le câble ne se fait pas vers le Vercors, on le fera ailleurs » ! Le transport par câble est ainsi devenu la nouvelle mode.

Mais qui réfléchit au créneau de pertinence du câble, essentiellement le franchissement d'obstacles naturels, ce qui justifie pleinement les projets de téléphériques de Brest et Toulouse, et les liaisons entre villes haute et basse ?

E. Colin de Verdière, ADTC-Grenoble

Voiture en libre service : une fausse bonne idée

Selon **Salomé Benhamou**, chargée de mission auprès du groupe PS de la région Ile-de-France : « Autolib Paris, complément du transport collectif, se situe dans un projet global et ambitieux de refonte de la mobilité urbaine. Alors que des sociétés privées proposent des voitures polluantes en autopartage, le service public prend en compte l'intérêt général (cohérence intermodale, désenclavement géographique et social) et propose des voitures écologiques ».

La réalité est fort éloignée de ces propos prétentieux. Paris comme les autres villes, de plus en plus nombreuses, qui développent la voiture en libre service (FNAUT Infos 219) mettent en place un système pervers.

Quel créneau ?

Comme nous l'avons déjà signalé (FNAUT Info 219), la voiture en libre service et l'autopartage répondent à des besoins très différents et se concurrencent peu, c'est le taxi qui est directement concurrencé par le libre service.

A Paris et en première couronne, Autolib propose 2 000 voitures en libre service, à comparer aux 150 voitures autopartagées de la société Mobizen. La présence d'Autolib dans les aéroports parisiens et près des gares est sans intérêt, ces lieux sont très bien desservis par les transports collectifs ; c'est au contraire dans les zones mal desservies qu'Autolib peut avoir une utilité occasionnelle pour le voyageur.

La proposition absurde d'Anne Hidalgo - accorder un an d'Autolib gratuit aux nouveaux titulaires du permis de conduire - montre bien qu'Autolib n'a pas pour objectif une démotorisation des citadins..

- **Olivier Razemon**, le Monde du 28-06-2013 : « 62 % des trajets en Autolib se font dans Paris, déjà largement desservi par les transports publics ; le service pourrait même redonner le goût de la voiture à certains qui avaient pris l'habitude de s'en passer. Pour Bolloré, le seul enjeu est de promouvoir sa technologie des batteries électriques, son objectif affiché n'est pas d'amener les automobilistes à se délester de leur voiture individuelle, mais de convaincre davantage de clients ».
- **Gilles Durand, AUT Ile-de-France :** « aujourd'hui, 52 % des Parisiens ne sont pas motorisés, preuve que la majorité d'entre eux arrivent à se passer de voiture. Pourquoi les inciter à se déplacer en voiture pour des trajets courts en milieu urbain ? Autolib facilite la vie des conducteurs, notamment pour trouver une place de stationnement.

Et pour l'heure, la Ville de Paris n'hésite pas à morceler des trottoirs pour créer des places de stationnement réservées aux voitures Autolib, alors qu'il y a un déficit énorme d'emplacements réservés aux vélos et à l'autopartage...

La majorité des voitures circulant dans Paris provient des départements limitrophes, il faut donc mettre le paquet sur l'offre de transport collectif et, parallèlement, décourager les automobilistes, par exemple en instaurant un péage urbain. Or l'argent investi dans Autolib ne l'est pas ailleurs.

Quant à penser que les véhicules électriques sont écologiques... ils le sont peut-être plus que les véhicules thermiques, mais moins que le vélo. »

- **Un internaute :** « les pouvoirs publics, alliés à un industriel, apportent un nouveau moyen de transport coûteux dans un territoire déjà bien pourvu et dont la voirie est encombrée. Avec pour conséquence de remettre des gens dans des voitures, alors qu'ils avaient appris à s'en passer. L'autopartage coûte beaucoup moins cher à la collectivité, et modifie vraiment les comportements. »
- **Un autre internaute :** « Autolib ne supprime aucun véhicule et en ajoute même, comme le reconnaissait d'ailleurs récemment un élu parisien. En pratique, la plupart des utilisateurs y voient un substitut au métro, au RER, au taxi, à la marche, au vélo. C'est un taxi qu'on conduit soi-même. La voiture en libre service (Autolib à Paris, Bluely à Lyon, Bluecub à Bordeaux) ne correspond donc pas à la définition de l'autopartage, qui, lui, a pour objectif de diminuer le nombre de voitures en circulation et en stationnement. En fait, Autolib est trop simple à utiliser car il fournit un stationnement à destination. Il n'implique aucune réflexion sur ses déplacements et ne bénéficie pas à la collectivité.

Vu le coût d'Autolib pour les pouvoirs publics, il aurait été plus inspiré de réfléchir à des moyens de transports vraiment utiles à tous, ou à une réorganisation de la voirie, plutôt que d'ajouter un système de plus aux territoires de France les mieux desservis en transports publics que sont la capitale et ses environs immédiats. »

- **Ivan Slatkine**, chef du groupe libéral du Grand Conseil de Genève, ville qui s'intéresse elle aussi à la voiture en libre service : « la Ville dit lutter contre le trafic dans l'hypercentre, vouloir rajouter des voitures en libre service est un peu contradictoire ».
- **Roberto Broggini**, député Vert de Genève : « vu la congestion de nos rues, il est curieux de vouloir y rajouter des voitures ; la Ville devrait se fixer d'autres priorités : mobilité douce, vélo en libre service, restitution des squares et des places aux habitants ».

Du Plan Vélo au PAMA : deux ans de perdus

Afin de préparer un Plan d'Action Mobilités Actives (PAMA), le ministre des Transports, Frédéric Cuvillier, avait installé en juin 2013 un groupe de travail rassemblant des représentants des ministères, des parlementaires, des élus locaux, des techniciens, des usagers (Droits du Piéton, FUB, AF3V, FNAUT).

Le PAMA, une grosse machine qui repartait de zéro avec les mêmes acteurs, remplace le Plan National Vélo, déjà préparé pendant un an (la FUB, représentée par Geneviève Laferrère et Annick de Montgolfier, avait participé à toutes les réunions) et adopté en janvier 2012. Le PAMA a été adopté le 5 mars 2014. Il comprend 25 mesures, dont les suivantes.

Intermodalité train + vélo

- Transport systématiquement possible des vélos dans tous les trains TET ;
- amélioration du stationnement sécurisé des vélos, et continuité de la signalisation urbaine jusqu'aux quais ;
- intégration de la marche et du vélo dans tous les calculateurs d'itinéraires.

Mesures communales

- Autorisation donnée aux communes de fixer la vitesse des véhicules à 50, 30, 20 km/h ou à l'allure du pas, en cohérence avec les usages des voiries ;
- généralisation du double-sens cyclable, dans toutes les rues où la vitesse est limitée à 30 km/h ;
- stationnement sur trottoir, passage piéton, bande ou piste cyclable requalifié en « stationnement très gênant » ;
- obligation de mettre en place, au 1er janvier 2015, des parcs de stationnement vélos dans les immeubles de bureaux bénéficiant de places de stationnement autos (comme prévu par l'article 57 de la loi Grenelle 2).

Mesures d'ordre général

- Autorisation de chevaucher une ligne continue pour le dépassement d'un cycliste si la visibilité le permet ;
- expérimentation de l'indemnité kilométrique vélo (de l'ordre de 25 centimes/km) auprès d'entreprises volontaires ayant mis en place un PDE.

C'est seulement après cette expérimentation que seraient mises en place des exonérations sociales et fiscales.

Pour la FUB, le PAMA, qui « ne formalise ni budget, ni échéancier », ne pourra se réaliser qu'« au prix de l'élaboration d'un plan stratégique complet décliné en plans d'actions ».

Annick de Montgolfier

Le collectif Ville 30 (Rue de l'avenir, Droits du piéton, FUB, FNAUT, France Autopartage, FNE) a publié une plaquette pédagogique de 16 pages : « la ville 30, ça marche ». L'argumentaire présenté est très complet. Site internet : www.ville30.org

Innovation : le lotissement vertical

© Domofrance

A Bègles, on construit des lotissements verticaux, modulables, sociaux et écologiques, « les hauts plateaux » : deux immeubles de quatre étages, composés chacun de 18 à 20 logements, empilés les uns au-dessus des autres, afin de consommer le moins de foncier possible. Chaque logement est un « plateau à habiter » comprenant 50% de surface habitable, 25% de surface affectée en jardin privatif et 25% de surface intermédiaire offrant une possibilité d'extension du bâti ou du jardin.

« Face à l'étalement urbain et à la problématique du transport, il est nécessaire d'inventer une alternative au modèle pavillonnaire en tenant compte du contexte économique», explique Noël Mamère, député-maire écologiste.

Les propriétaires partageront des espaces communs (laverie,…) et devront garer leur véhicule dans un parking à l'entrée du lotissement.

Chaque propriétaire pourra faire évoluer son espace selon ses besoins, sur une superficie allant de 120 à 200 m². Ainsi, lorsque la famille s'agrandira, plus besoin de déménager, il suffira de « grignoter » sur le jardin. Seule contrainte, celui-ci ne devra jamais faire moins de 25 m2.

L'ensemble a été imaginé par Christophe Hutin, un jeune architecte bordelais. Lafarge, leader mondial des matériaux de construction, partenaire du projet, a conçu une structure utilisant un béton six fois plus isolant qu'un béton classique et très résistant. Les dalles pourront supporter jusqu'à une tonne par mètre carré. Ces logements modulables sont aux normes BBC (bâtiment basse consommation).

Le concept séduit des primo-accédants, en particulier des familles, qui rêvent d'avoir une chambre par enfant et de rester en cœur de ville. Car, du fait des économies réalisées sur l'achat du foncier, les prix sont attractifs : le bailleur social, Domofrance, propose des logements à partir de 180 000 €, soit 2 700 € le mètre carré, contre 3 400 € sur le marché libre.

La tarification des transports publics influence-t-elle l'étalement urbain ?

On sait que, dans le contexte actuel de crise financière des collectivités locales et de non-maîtrise de la périurbanisation diffuse, la FNAUT n'est pas favorable à la gratuité des transports urbains (FNAUT Infos 218) et estime que ce sujet, à la mode en période électorale, n'est pas d'actualité : d'une part elle prive le système de transport public de recettes indispensables au moment où les autres ressources se raréfient ; d'autre part la gratuité, et même une tarification trop bon marché, favorisent l'étalement urbain. Une tarification solidaire, sur le modèle de Strasbourg, suffit à garantir le droit au transport pour tous.

Le coût du foncier dans les zones centrales des agglomérations, la généralisation de la motorisation et l'extension des infrastructures routières sont les principaux phénomènes responsables de l'étalement urbain. Cependant la gratuité du transport collectif pourrait, elle aussi, y contribuer.

Le transport collectif ne dessert pas que des zones denses. Les périmètres de transport urbain se sont élargis, ces dernières années, à des zones périurbaines éloignées des centres-villes (la surface totale des zones desservies a doublé en dix ans, FNAUT Infos 222). D'autre part, il serait très difficile de définir un périmètre de gratuité : pourquoi, afin d'éviter des inégalités entre usagers, ne pas étendre la gratuité aux cars, TER et RER qui assurent des dessertes périurbaines lointaines ?

Dans ces conditions, la gratuité ne pourrait, pour les ménages confrontés au coût excessif du logement dans les zones denses, que constituer une incitation supplémentaire à s'installer dans les périphéries urbaines lointaines et à accepter la contrainte quotidienne de déplacements longs et pénibles.

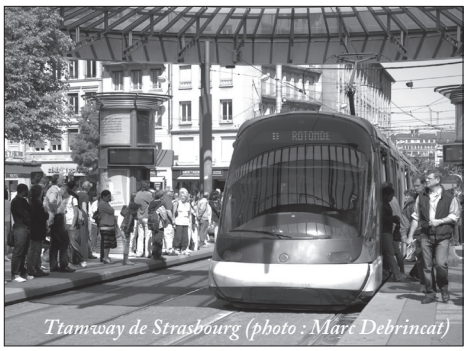
Certes une desserte périurbaine rapide est a priori favorable à une urbanisation en doigts de gants, plus rationnelle et écologique qu'une urbanisation en tache d'huile (FNAUT Infos 143, 183). Mais le transport collectif lourd n'est pas un facteur automatique de densification de l'habitat et des activités : un éparpillement de l'habitat autour des gares périurbaines et des terminus de lignes de tramway est rendu possible par les facilités d'accès en voiture à ces points, et effectivement observé.

Ce facteur d'étalement urbain serait aggravé par la gratuité en l'absence, quasi-générale aujourd'hui, de toute politique volontariste de maîtrise de l'urbanisation diffuse, interdisant par exemple la construction de logements éloignés des gares.

Au-delà de l'instauration éventuelle de la gratuité, il faut s'interroger sur le danger d'une tarification trop basse des transports publics, faiblement indexée sur la longueur des trajets. Ce danger a été souligné il y a longtemps par Alfred Sauvy (Le socialisme en liberté, 1970) ; il dénonçait courageusement l'effet pervers de ce qu'on appelait alors l'abonnement ouvrier : « l'anti-économique est devenu, comme bien souvent, anti-social » (et anti-environnemental, aurait-il sans doute ajouté aujourd'hui).

Pour cette raison entre autres, l'AUT Ile-de-France s'oppose à l'instauration d'un tarif unique régional souhaitée par les écologistes (FNAUT-Infos 182).

Les chercheurs du Laboratoire d'Economie des Transports de Lyon confirment aujourd'hui le point de vue d'Alfred Sauvy. Yves Crozet (Le temps et les transports de voyageurs, 2005) affirme ainsi : « une offre de transports publics efficaces est plutôt un facteur aggravant de la périurbanisation ». Et, dans une publication de 2012, il ajoute : « plus que par les politiques foncières, c'est en touchant aux deux éléments du coût global de la mobilité, le temps et l'argent, que l'on assistera à une évolution des comportements en faveur d'une ville plus resserrée ».


Ttamway de Strasbourg (photo : Marc Debrincat)

Pour Olivier Klein (FNAUT Infos 215), « la gratuité des transports à longue distance favoriserait l'étalement urbain ».

Alain Bonnafous est tout aussi catégorique : « les Verts ont compris qu'il ne fallait pas forcément que les transports lointains soient très bon marché car cela favorise l'étalement urbain ; or l'idée, qu'ils défendent aujourd'hui, de mettre en place en Ile-de-France un tarif unique pour un trajet quotidien de 2 X 2 km ou de 2 X 100 km serait une catastrophe pour l'environnement, c'est de la démagogie radicalement anti-environnementale car, à partir du moment où le transport collectif est peu cher, on n'hésite pas à s'installer loin ».

« Un des premiers à avoir mis en évidence ce phénomène est Yves Martin, alors patron de la mission interministérielle Effet de serre, il avait montré qu'il fallait rendre plus cher *non seulement le transport automobile, mais aussi les transports publics à longue distance* ».

Le ministère de l'Ecologie (Les déterminants de l'étalement urbain, 2010) note lui aussi que « la baisse des coûts des transports joue un rôle essentiel, elle permet aux ménages de supporter un plus grand éloignement du centre-ville qui concentre les emplois ».

Jean Sivardière

Pollution et congestion automobiles : que fait-on à l'étranger ?

Le retard français

En France, le péage urbain a été légalisé dans les agglomérations de plus de 300 000 habitants par la loi Grenelle 2, mais aucun élu n'a encore eu le courage d'exploiter cette nouvelle possibilité d'enrayer l'invasion automobile.

Quant à la formule des ZAPA (zones prioritaires d'action pour l'air), elle a été évacuée sous des prétextes « sociaux » peu convaincants... On se contente aujourd'hui d'abaisser de 80 à 70 km/h la vitesse limite sur le périphérique parisien, en espérant réduire ainsi de 5 % la pollution de l'air, tout en programmant de nouvelles autoroutes (A45, A31 bis, grand contournement de Strasbourg,...) dans des zones urbaines.

Mais dans bien des pays étrangers voisins, on est plus audacieux.

Près de 200 villes européennes d'une dizaine de pays ont, tout en améliorant leurs réseaux de transport public, instauré des zones dont l'accès est interdit aux véhicules les plus polluants : les Low Emission Zones (LEZ), ou zones à faibles émissions. La Suède a ouvert la voie en 1996.

Depuis le milieu des années 2000, d'autres pays, l'Allemagne, le Royaume-Uni, l'Italie du Nord,... l'ont imitée afin de respecter la réglementation européenne sur la qualité de l'air. Les résultats sont spectaculaires : le taux de particules fines a diminué de 40 %. L'introduction du péage urbain à Londres, Stockholm, Milan,... relève de la même logique.

Rodizio

São Paulo, qui bat des records de congestion automobile et de pollution de l'air, possède le plus grand parc automobile au monde. En 2000, 19 millions de voitures étaient immatriculées dans l'Etat de São Paulo, soit plus du tiers du parc brésilien, dont 6 à São Paulo même. São Paulo est l'une des premières villes au monde à avoir instauré de manière permanente, en octobre 1997, le système du « rodizio veicular » (rotation des véhicules) : chaque voiture ne peut pas circuler un jour par semaine dans son centre étendu, où vit la population aisée, de 7h à 10h du matin et de 17h à 20h le soir.

C'est le dernier chiffre figurant sur leur plaque d'immatriculation qui indique aux automobilistes les jours de circulation interdite : les voitures dont la plaque se termine par les chiffres 1 ou 2 ne circulent pas le lundi, celles qui ont 3 ou 4 en fin de plaque ne circulent pas le mardi, 5 ou 6 le mercredi, 7 ou 8 le jeudi et 9 ou 0 le vendredi.

En 1997, 62% des habitants étaient favorables à cette initiative mais beaucoup pensaient qu'elle échouerait. Mais la peur d'une amende et d'un retrait de points du permis fait que 85 % des automobilistes respectent le dispositif. Celui-ci encourage cependant la multimotorisation des ménages aisés. Il a été étendu aux camions et aux véhicules collectifs privés en 2009. Des restrictions d'usage des véhicules les plus polluants sont également en vigueur.

D'autres villes d'Amérique latine (Santiago, Bogota, Quito, La Paz) et d'Amérique centrale (Mexico) ont instauré des restrictions analogues de la circulation automobile pour limiter la congestion, la pollution et la consommation de pétrole.

Evaporation

C'est une stratégie bien différente qui a été mise en œuvre à Séoul : elle consiste à démolir des infrastructures routières en misant sur une évaporation naturelle du trafic automobile.

L'exemple le plus significatif est la destruction de la voie rapide en viaduc qui traverse le centre-ville sur 6 km. La rivière qui traverse Séoul a été recouverte dans les années 1960. Puis une voie rapide a été construite dans les années 1970 au-dessus de la rivière, composée de quatre voies en viaduc et des huit voies du boulevard urbain qui s'étend sur les deux rives.

Au début des années 2000, le débit est comparable à celui du boulevard périphérique à Paris mais l'autoroute menace de s'écrouler : des travaux très coûteux entraînant la fermeture de l'autoroute pendant trois ans sont nécessaires. En 2003, la municipalité décide finalement de démolir l'autoroute, de réduire le boulevard urbain à deux fois deux voies, de découvrir la rivière et de créer des promenades piétonnes sur les rives.

Le projet achevé en 2005 n'a pas engendré de chaos ni même accentué la congestion dans le reste du centre-ville. Au contraire, le volume du trafic a chuté, la fréquentation du métro a légèrement augmenté, le quartier a été revitalisé et les valeurs foncières ont explosé. Depuis lors, la municipalité a démoli, à la demande des riverains, une dizaine de viaducs routiers urbains.

Inapplicable en France ?

Les exemples de São Paulo et de Séoul confirment les thèses de la FNAUT. Le trafic induit par toute nouvelle infrastructure routière finit par la saturer et encourage à construire toujours plus de routes. De même, se contenter de diminuer la demande automobile en encourageant un report modal vers les transports collectifs ou le vélo ne permet pas de fluidifier durablement le trafic, car tout automobiliste qui délaisse sa voiture est remplacé à terme par un autre automobiliste. **Les stratégies de contrainte de la demande automobile - limitation des possibilités de stationnement dans les centres, péage urbain, suppression de voiries - sont indispensables.**

On aurait tort de penser que ces stratégies sont inapplicables en France. C'est une stratégie d'évaporation du trafic qui a été suivie sur les grands boulevards de Grenoble, avec l'implantation du tramway (ligne C) et la destruction de l'estacade située au croisement avec le cours Jean-Jaurès. Une stratégie bien plus efficace que celle, illusoire, qui aurait consisté à construire la rocade nord...

Nos informations sur São Paulo et Séoul sont extraites d'un dossier remarquable publié par Le Moniteur : http://www.lemoniteur.fr/147-transport-et-infrastructures/article/actualite/22543052-comment-lutter-contre-la-congestion-automobile-dans-les-grandes-metropoles.

Le bon exemple d'Oslo

La revue Bus et Car a publié récemment une étude instructive sur Oslo.

Entre 2007 et 2011, la fréquentation des transports publics de la région d'Oslo-Akershus (1,2 million d'habitants) a augmenté de 60 %. Le trafic automobile n'a pas progressé depuis 2004, malgré une augmentation de 15 % de la population.

Suite à une enquête auprès des usagers, l'autorité organisatrice des transports a fait le constat suivant : « ce qui importe le plus est la fréquence et le confort, bien avant le prix ». Une baisse des tarifs est cependant intervenue en 2011, le transport public étant subventionné pour moitié par le produit du péage urbain (instauré dès 1990).

Un même titre de transport permet d'utiliser le métro, le tramway, le bus et le ferry. Une billettique très performante a été mise en place : dès 2017, 90 % des tickets devraient être vendus sur internet ou smartphone.

Pour faire face au doublement de la population prévu d'ici 2060, de grands investissements sont planifiés : nouvelles rames de tramway, tunnels ferroviaires, gare centrale intermodale,...

Bêtisier

✗ **Laurent Cayrel**, préfet du Var : pour inciter les automobilistes à la sobriété la nuit du réveillon, il a fait distribuer un bon d'essence de 20 euros à chaque conducteur contrôlé négatif. Manuel Valls, ministre de l'Intérieur, n'a rien trouvé à redire à cette initiative.

Pétition

La pétition (8 000 sigatures) pour la modernisation de la relation ferroviaire transversale Lyon-Bordeaux par Montluçon et Limoges, initiée par Sylvain Guyot, un universitaire de Limoges, et soutenue par la FNAUT, a été adressée au ministre des Transports : 9 semaines plus tard, celui-ci n'a pas encore réagi.

Dérapage

Selon Hubert du Mesnil, président de Lyon Turin Ferroviaire, l'utilité du projet Lyon-Turin ne doit pas être appréciée à l'aune de la baisse conjoncturelle du trafic de fret mais de son intérêt pour les siècles à venir. Lors d'une réunion qui a eu lieu à Modane et a rassemblé 35 personnes, Daniel Ibanez, leader des opposants français au projet Lyon-Turin, lui a répondu : « les derniers à dire qu'ils travaillaient pour des siècles étaient les responsables du IIIème Reich, Staline et Pol Pot ».

Retour de la vignette

Selon des informations fiables recueillies par la FNAUT auprès de hauts fonctionnaires de Bercy, le gouvernement a obtenu l'aval de François Hollande pour rétablir la vignette automobile, un impôt stupidement supprimé en 2001 par Laurent Fabius, alors ministre de l'Economie de Lionel Jospin. La décision, tenue secrète en raison des élections municipales, sera annoncée fin juin, juste avant les départs en vacances, une période peu propice aux manifestations. La nouvelle vignette sera disponible dès le 1er juillet chez les débitants de tabac, elle sera soumise à la TVA au nouveau taux de 20 %.

Dernière minute

Malgré l'opposition du Conseil régional d'Alsace, qui devra cofinancer l'opération à hauteur de 28,5 %, RFF a décidé, par souci d'équité, que les trains rouleront désormais à gauche en Alsace comme dans le reste de la France. Seuls les TER devaient être concernés dans une première phase. N'y avait-il pas d'autres urgences ?

La DATAR vient d'être chargée du délicat problème de la bonne utilisation des aéroports de Pau et Tarbes-Ossun-Lourdes. Elle va s'inspirer des bonnes pratiques du Grand Ouest et proposer la création d'un troisième aéroport qui serait baptisé Notre-Dame-de-Lourdes. Miracle économique assuré.

Brèves

Elections municipales : un retour de la voiture ?

La récente campagne électorale a mis en évidence le manque de volonté politique des candidat(e)s concernant la place de l'automobile en ville et la tentation d'un retour en arrière.

A Paris, les deux principales candidates ont multiplié les propositions-gadgets irréfléchies et souvent perverses. Ce n'est pas en autorisant les voitures électriques dans les couloirs réservés aux bus et cyclistes, en offrant quelques scooters électriques en libre service et en promettant un an de gratuité d'Autolib aux nouveaux titulaires du permis de conduire, ou en mutualisant les parkings (une manière d'augmenter sans le dire les capacités de stationnement et d'aspirer davantage de voitures), qu'on règlera les problèmes.

Paris est la seule capitale européenne disposant d'une emprise comparable à la Petite Ceinture ferroviaire et songeant à l'aliéner au lieu de l'exploiter pour mailler le réseau de transport public, mais Anne Hidalgo et NKM le savent-elles ?

En province, la gratuité des transports urbains a été promise par divers candidats, de droite comme de gauche, afin de glaner quelques voix : à Aix-en-Provence, Avignon, Angoulême, Amiens, Lyon,… Curieusement, certains de ces candidats, prêts à renoncer aux recettes des usagers, se sont opposés à des projets « ruineux » de tramway ou de bus en site propre.

Pierre Laurent, secrétaire national du PCF, propose lui aussi la gratuité, il suffit de faire payer les entreprises et l'Etat.

Quant au Front national, il en est resté au tout-voiture des années Pompidou. Ainsi, à Perpignan, Louis Aliot, vice-président du FN, veut créer trois grands parkings, abaisser le coût du stationnement et supprimer les couloirs réservés aux bus.

Plainte contre X

Face à l'inertie des pouvoirs publics et pour dénoncer un véritable « scandale sanitaire », les associations environnementalistes Ecologie sans Frontière, Respire et Rassemblement pour la planète ont déposé, auprès du procureur du pôle santé publique du tribunal de grande instance de Paris, une plainte contre X pour mise en danger d'autrui par la pollution de l'air urbain.

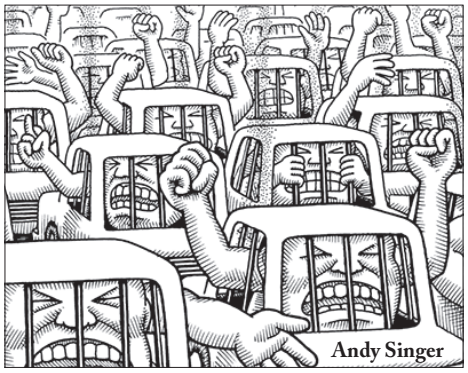
En accord avec ces associations, la FNAUT sera partie prenante de la procédure. Elle s'inquiète elle aussi des épisodes de plus en plus fréquents et prolongés de pollution de l'air dans les grandes villes et réclame des mesures de fond préventives : la pollution chronique de l'air, toujours très élevée, est plus dangereuse encore que les pics de pollution qui focalisent l'attention.

VLS + câble ?

Selon le chef du projet câble de Grenoble, pour rallier les stations du téléphérique situées sur le plateau du Vercors, les voyageurs pourront utiliser des vélos électriques, une solution à laquelle personne n'avait encore pensé. Quoi de plus fiable, pourtant, que des vélos électriques sur le plateau du Vercors en plein hiver, il suffira de les équiper de chaînes !

Contraintes de production

Selon la SNCF, les perturbations des services TER survenues en région PACA le 29 janvier étaient dues à des « contraintes de production ». Cette nouvelle terminologie ferroviaire a laissé les voyageurs perplexes.



BIEN DIT

✓ **Gilles Aymoz**, responsable qualité de l'air à l'Agence à l'Ademe : « la mise en place de zones d'actions prioritaires pour l'air (ZAPA) a bloqué sur une question de faisabilité sociale ; les pays où de telles zones se sont développées se sont posé moins de questions, ils ont observé des dépassements d'émissions de polluants et ont décidé d'agir ».

✓ **Simone Bigorgne**, présidente de l'Association des Usagers des Transports (AUT-FNAUT Ile-de-France) : « le Conseil économique, social et environnemental régional (CESER) vient d'être renouvelé pour six ans, on y trouve un chasseur mais pas d'usager des transports, alors que les transports représentent un tiers du budget régional ».

✓ **Jacques Bankir**, ancien directeur chez Air France : « l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes doit être construit sur un plateau, à 60 mètres d'altitude en moyenne, terriblement humide : la contrainte du brouillard risque d'être sévère pour les compagnies régionales, les charters et les low costs, soit la quasi totalité du trafic. »

✓ **Nicolas Dupont-Aignan**, député gaulliste et président de Debout la République : « le gouvernement doit annuler le projet d'aéroport à Notre-Dame-des-Landes et utiliser plutôt l'argent public pour renforcer les lignes TGV qui desservent Nantes ».

Nouvelles des régions

Fontenay-Niort : un projet au point mort

La réouverture de la ligne Fontenay-le-Comte - Niort (32 km), réclamée depuis des années par l'Association des usagers des transports de Vendée, n'avance pas. En 2005, une convention Etat-région Pays de la Loire estimait le coût du projet (remplacement de 5 km de rails et aménagement de 5 points d'arrêt, en particulier pour les personnes à mobilité réduite), à 8 millions d'euros. Puis on est passé, selon une étude réalisée ultérieurement par RFF qui chiffrait les travaux nécessaires (réfection complète de la ligne), à 43 millions, sans compter la suppression de tous les passages à niveau, soit 60 millions supplémentaires, exigée par l'absurde « circulaire » Bussereau (voir FNAUT Infos 175, 186, 187).

Certes, selon Gilles Bontemps, vice-président du Conseil régional chargé des transports, la réouverture ne sera pas enterrée, à condition que toutes les collectivités concernées y participent financièrement, et que la suppression des passages à niveau ne soit pas imposée par l'Etat.

Mais ni le département de la Vendée ni la ville ou l'agglomération de Niort ne veulent s'engager : seule la région Pays de la Loire y est disposée.

Il existe bien une liaison par car SNCF entre Fontenay et Niort, mais les cars sont souvent en retard et les correspondances entre trains et cars en gare de Niort sont mal organisées.

Le chiffre d'affaires du bureau SNCF de Fontenay arrive juste derrière ceux des gares de La Roche-sur-Yon et Les Sables d'Olonne : cela démontre clairement qu'il y a un potentiel important d'usagers de la SNCF en Sud-Vendée, malgré l'absence aujourd'hui de toute relation par rail au départ de Fontenay.

Jean-Paul Juillet, président de l'AUT 85

Incompréhension et colère

Le Conseil Régional Midi-Pyrénées a engagé des sommes importantes pour moderniser le réseau ferré régional, aujourd'hui beaucoup plus performant, malgré des points sombres comme la ligne Rodez-Millau qu'il faudrait inscrire au contrat de plan Etat-Région.

Hélas, depuis la reprise du trafic entre Toulouse, Albi et Rodez, on ne constate que retards et suppressions de trains qui ont une répercussion sur la vie quotidienne des usagers : conflit avec l'employeur pour retards récurrents, récupération difficile des enfants à la crèche ou à l'école...

Dans le même temps la SNCF va supprimer environ 1500 emplois cette année. Incompréhension sachant que les suppressions de trains sont dues à un manque d'agents de conduite et de contrôleurs. A ces dysfonctionnements il faut ajouter les indisponibilités ou les pannes de matériel faute d'agents d'entretien et en raison d'une mauvaise organisation de la SNCF.

D'autre part les nouveaux horaires 2014, moins pratiques que les précédents, suscitent la colère des usagers car ils entraînent une absence plus longue du domicile pour les navetteurs. De nombreux TER ne sont pas en correspondance avec les trains intercités ou TGV pour quelques minutes.

A quoi joue la SNCF ? Tous les présidents de conseils régionaux sont vent debout contre la SNCF et n'arrivent pas à faire respecter les conventions passées avec elle. Que fait l'Etat, seul actionnaire de la SNCF ? Après l'abandon du fret et le sabotage des trains intercités et notamment des trains de nuit, la SNCF veut-elle abandonner les TER ? Elle développe les services d'autocar et le covoiturage par l'intermédiaire de ses filiales, il serait judicieux qu'elle se recentre sur ses fondamentaux. Nous n'accusons pas les cheminots qui sont sur le terrain et qui font souvent preuve d'esprit de service public contrairement aux « grandes têtes pensantes ».

Jacques Vaisson, président, TARSLY-FNAUT

La Roche-Saumur

Cette ligne interrégionale figure sur la liste des 25 lignes fragiles établie par la FNAUT, c'est un cas d'école.

Elle est la seule de la Région sur laquelle aucune initiative significative n'a été prise depuis la régionalisation du TER : le service quotidien est réduit à sa plus simple expression et le trafic stagne depuis longtemps, suite au manque de volonté et de coordination des deux régions concernées, Pays de la Loire et Poitou-Charentes, qui ne s'occupaient que des extrémités de la ligne.

La FNAUT a donc suivi avec intérêt l'expérience positive du train des plages, qu'elle avait elle-même suggérée. Mais ce ne sont pas quelques trains en week-ends d'été qui peuvent garantir la pérennité de la ligne !

La FNAUT demande donc la transformation des deux offres régionales, actuellement tronçonnées, en une offre globale de services interrégionaux quotidiens, permettant au moins de faire des allers-retours de bout en bout avec un séjour d'une demi-journée à destination et de bonnes correspondances à Saumur et à la Roche-sur-Yon.

La ligne a aussi un potentiel fret : produits de carrières et céréales.

Dominique Romann, FNAUT Pays de la Loire

Activités de la FNAUT

- Les émissions Consomag 2014, préparées par Anne-Sophie Trcera et Marc Debrincat, porteront sur les sujets suivants : les retards et les indemnisations en transport aérien ; les taxis ; le médiateur tourisme et voyage.
- La FNAUT a élaboré des documents en réponse aux consultations publiques de la Commission Européenne sur l'évaluation du règlement sur les droits des voyageurs ferroviaires 1371/2007 (avril 2012) et sur les politiques de déplacements urbains (décembre 2012). En 2013, elle a répondu à un questionnaire relatif à l'accès aux données sur les trajets multimodaux et le trafic (open data), les réponses ayant été élaborées par Aymeric Gillaizeau.
- Jean Lenoir et François Jeannin ont été auditionnés par le sénateur Michel Teston, rapporteur au Sénat du projet de loi sur la réforme ferroviaire.
- Jean Macheras est intervenu lors d'un colloque sur « la ville du futur », organisé par la confédération Française de l'Urbanisme, de l'Habitat et de l'Aménagement du Territoire.
- Marc Debrincat a participé à une réunion de préfiguration de l'observatoire des gares, piloté par l'Union Internationale des Chemins de fer. Il est intervenu lors d'une journée d'étude de l'université de Valenciennes sur l'évolution des pouvoirs des autorités organisatrices de transport.
- Jean Sivardière a rencontré Nicolas Fourrier, directeur de la stratégie ferroviaire et de la régulation de la SNCF.
- Max Mondon a présenté les réflexions de la FNAUT lors d'une journée nationale sur les transports intelligents et l'information nomade et collaborative organisée par la DGITM.
- Jean Sivardière et François Jeannin ont présenté aux cabinets des ministres de l'Ecologie et des Transports les propositions de la FNAUT pour la transition énergétique.

Journée d'étude de la FUB

La prochaine journée d'étude de la FUB se tiendra le vendredi 23 mai 2014 à Toulouse Métropole. Intitulé «Génération vélo», le thème retenu pour cette édition est la mobilité chez les jeunes.

Infos et inscription : www.fubicy.org

fnaut infos- Bulletin mensuel d'information
Directeur de publication : Jean Sivardière
CPPAP n° 0915 G 88319 - Dépôt légal n°221
ISSN 0983-172 X - Tirage : 1200 ex.
Imprimerie : Sipap-Oudin, 86000 Poitiers
Abonnement 10 numéros : Individuels : 18 €
Administrations, sociétés, organismes, Étranger : 35 €
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
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

fnaut infos
transport - consommation - environnement

n°224
mai 2014
édition nationale

Bulletin de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports

TGV, Intercités, TER, autocars : des services à coordonner

Bellegarde-sur-Valserine dans l'Ain (photo : Marc Debrincat)

L'ensemble des services ferroviaires est aujourd'hui menacé : les régions s'apprêtent à transférer sur route les services TER les moins fréquentés ; l'Etat, en contradiction avec la convention signée avec la SNCF en 2010, laisse cette dernière contracter peu à peu l'offre Intercités ; la SNCF souhaite limiter la circulation des TGV aux lignes à grande vitesse. Par ailleurs, l'offre ferroviaire - TER, Intercités et TGV - s'est développée sans véritable réflexion sur les vocations et compétences respectives de l'Etat, de la SNCF et des régions, elle est devenue illisible pour le voyageur. La FNAUT attend donc de l'Etat et des régions une révision des objectifs assignés à la SNCF et une clarification de l'offre ferroviaire. Quant à l'offre routière à longue distance, son développement n'est acceptable qu'en complémentarité avec l'offre ferroviaire.

Les voyageurs n'en peuvent plus !

Retards systématiques, trains supprimés ou surchargés, équipements défaillants à bord des trains, affichages défectueux... : les usagers des trains TER et Intercités subissent quotidiennement ces dysfonctionnements qu'ils interprètent comme une forme de mépris de la part de la SNCF. Et le message d'excuse insipide pour la « gêne occasionnée » que crachouillent les haut-parleurs des trains et des gares ne peut que les irriter davantage.

« Faire l'heure », jadis honneur des cheminots, ne semble plus de mise : un train en retard est devenu chose quasi normale ; un train à l'heure est une bonne surprise. Les explications du transporteur sont récurrentes : problèmes de matériel, manque de personnel, travaux sur les voies, difficultés d'acheminement des rames. Cela s'apparente à de l'auto-justification. En région PACA, la SNCF invoque même d'obscures « contraintes de production » pour justifier la suppression de trains TER !

Or les voyageurs que nous avons cotoyés ces temps derniers ne protestent même plus et courbent l'échine sur les quais, résignés et captifs.

Habitants d'un pays développé, qui eut un des plus beaux réseaux ferrés du monde, nous n'acceptons plus cette situation dégradée. Usagers, réveillez-vous ! Avec la FNAUT, exigez fortement et partout que l'État, les Régions, la SNCF et RFF prennent enfin à bras le corps ces problèmes de dysfonctionnement quotidien du rail et dégagent rapidement les moyens financiers et les solutions indispensables ! Dussent-ils en passer par l'appel à des opérateurs privés pour exploiter les TER et Intercités. Les voyageurs n'en peuvent plus !

J.-F. Troin, président de l'Association pour le développement des transports collectifs en Touraine (ADTT)

Une écotaxe punitive ?

Auparavant favorable à l'écotaxe, Ségolène Royal l'avait qualifiée de « mesure totalement absurde » en novembre 2013, cautionnant ainsi la démagogie des « bonnets rouges ». Dès son arrivée au ministère de l'Ecologie, elle a réaffirmé son hostilité à l'écotaxe : « les Français ont déjà payé beaucoup d'impôts supplémentaires ; l'écotaxe est un impôt : il s'agit de taxer ceux qui polluent mais, pour respecter la citoyenneté, l'écologie ne doit pas être punitive ». Le discours de Mme Royal (qui n'a jamais protesté contre la hausse punitive de la TVA sur les transports publics) est incompréhensible et antipédagogique :

- assimiler l'écotaxe à un impôt est un contresens. L'écotaxe est une redevance d'usage de la voirie, et la hausse du prix des biens de consommation qui en résultera sera marginale. Dirait-on des péages versés à RFF par la SNCF qu'ils sont un impôt punitif ?
- l'écotaxe est une mesure de justice fiscale, elle vise à soulager le contribuable qui, aujourd'hui, paie ce que devrait payer le transport routier ; comme le dit Laurent Berger, secrétaire général de la CFDT, « l'écotaxe ne relève pas de l'écologie punitive, c'est de la fiscalité responsable » ;
- l'écotaxe a pour but de favoriser un report du trafic de fret sur le rail, à la fois en augmentant son coût pour les chargeurs et en dégageant des moyens d'investir sur le rail suivant l'exemple remarquable de la RPLP suisse ;
- malgré le succès de l'écotaxe en Allemagne, Mme Royal propose de rechercher un autre mode de financement des infrastructures de transport, mais on le fait depuis des années, sans succès. L'avantage de l'écotaxe est de combiner un objectif écologique et un mode de financement.

Le report de l'écotaxe par le gouvernement Ayrault prive le secteur des transports d'un milliard d'euros par an et bloque tous les projets de transports urbains en site propre et l'accélération de la rénovation du réseau ferré classique. Un nouveau report ou un abandon serait irresponsable, il pénaliserait les contribuables, les usagers des transports et tous ceux qui attendent une politique de mobilité durable, à commencer par les plus démunis des Français, qui sont les plus exposés aux nuisances du trafic routier et à la pénurie de transport collectif.

Jean Sivardière

Dossier

Les liaisons Intercités à longue distance

En 2013, la FNAUT a réalisé une étude, commandée par la Direction générale des Infrastructures, des transports et de la mer (DGITM), sur les attentes des voyageurs concernant les trains Intercités assurant des liaisons à longue distance (hors bassin parisien). Elle a été élaborée par Jean Lenoir en collaboration avec le réseau Intercités de la FNAUT et les FNAUT régionales.

La convention relative à l'exploitation des Trains d'Equilibre du Territoire (TET), exploités sous la marque Intercités, a été signée par l'Etat et la SNCF le 13 décembre 2010 pour une durée de trois ans. L'Etat, en qualité d'autorité organisatrice, fixe des obligations à la SNCF, agissant en qualité d'exploitant, et définit les compensations financières qui lui sont accordées en contrepartie.

Le réseau TET comprend 40 lignes ; environ 300 relations desservent 330 villes et transportent 100 000 voyageurs par jour. Les TET sont les rapides et express existant avant l'introduction du TGV, à l'exception des trains qui ont été remplacés par des TGV ou des TER.

Le contexte est celui d'une fragilisation des dessertes Intercités : vieillissement du matériel, impact des nombreux travaux en cours sur le réseau, crise des sillons, « suspensions » de certaines liaisons transversales. Le statut de certains TET est contesté, ils pourraient devenir des TER interrégionaux.

Les TET à longue distance

Pour la FNAUT, les relations TET à longue distance, objet de l'étude, ont plusieurs missions :

- hors axes équipés d'une LGV, desservir les grandes villes et les nœuds ferroviaires importants, donc avec un nombre d'arrêts réduit et des distances entre arrêts importantes ;
- sur ces mêmes axes, assurer aussi la desserte des villes moyennes situées dans des zones de faible densité ;
- enfin, sur les axes parallèles à des LGV, tels que Paris-Nancy-Strasbourg, desservir les villes moyennes et offrir au voyageur une possibilité de transport moins coûteuse que le TGV.

Desservir les villes moyennes ne signifie pas seulement les relier corrrectement à Paris, mais aussi aux métropoles de province et entre elles, par des relations de cabotage.

L'enquête de la FNAUT

Le travail de la FNAUT a porté sur l'amélioration de l'offre de 6 lignes : Paris-Caen-Cherbourg, Paris-Orléans-Limoges-Toulouse, Paris - Clermont-Ferrand, Paris-Belfort, Bordeaux-Nice associée à Nantes-Bordeaux et Bayonne-Toulouse. Pour chaque ligne la FNAUT a étudié les principes actuels des missions ; des propositions d'adaptation ; les raisons du choix modal par le voyageur et notamment les coûts (si on voyage seul, le coût du train Intercités est légèrement inférieur au coût marginal de la voiture). Les propositions visent, outre une valorisation du maillage du réseau, à améliorer la fréquentation des lignes et des trains dans leurs sections les moins chargées.

Un questionnaire a été mis au point afin d'évaluer le potentiel de développement des 6 liaisons Intercités considérées. Malgré le caractère empirique de cette enquête, les conclusions suivantes se dégagent nettement :

- pour les voyageurs habituels, la commodité intrinsèque du transport ferroviaire (sécurité, fiabilité) et le confort sont des éléments qui motivent leurs choix (le prix, nettement moins) ;
- pour les voyageurs qui utilisent d'autres modes, un report sur le train exigerait des horaires et des fréquences mieux adaptés, et éventuellement des temps de parcours plus favorables ;
- les voyageurs réclament une restauration à bord et des prises de courant ;
- les correspondances entre Intercités et TER sont assez souvent mal notées.

La comparaison, sur des itinéraires transversaux, entre l'autocar et le train Intercités tourne à l'avantage de ce dernier en ce qui concerne les temps de parcours et la valorisation possible du temps de transport par l'usager.

Horaires et arrêts

Pour les lignes radiales, la FNAUT donne la priorité à la « desserte par zones ». Ce concept recouvre une double politique d'arrêts permettant à la fois des relations rapides sans arrêt entre grands pôles pour une partie du trajet, et des relations de cabotage à arrêts plus fréquents pour une autre partie du trajet, les deux missions peuvant être assurées par un même train à caractère « mixte ». Ce modèle est proposé pour les radiales telles que Paris-Cherbourg. Pour ces lignes, les horaires doivent assurer une bonne desserte de la destination côté province.

Pour les lignes transversales, qui desservent souvent des villes d'égale importance, à la différence des radiales, la grille horaire doit être établie à partir de « points de rendez-vous privilégiés » ou nœuds de correspondances.

Le concept de ville moyenne est à adapter selon les zones géographiques et la densité des dessertes, l'éloignement des autres gares. La conception des horaires doit valoriser le maillage du réseau. Le train de nuit est plus complémentaire que concurrent du TGV.

Concertation

Il n'existe pas actuellement de suivi local de l'offre TET et de sa qualité. Ce déficit démocratique doit être comblé par une concertation de proximité. D'autres secteurs ont recours à la consultation de leurs usagers (hôpitaux, enseignement, TER...) : l'expérience montre que la concertation doit s'exercer à un niveau très déconcentré, au plus près des attentes du public.

La composition des comités TET pourrait être la suivante : DREAL, élus régionaux et départementaux, transporteur, chambres consulaires, syndicats, associations de consommateurs et d'usagers, enfin voyageurs volontaires, sollicités en gare, sur les réseaux sociaux et les sites internet institutionnels, dans la presse régionale.

Un pouvoir de proposition du collège voyageurs doit être instauré, avec obligation de retour au comité suivant, ainsi que des modalités de fonctionnement permettant une prise en compte efficace des propositions émises.

Pistes d'évolution

L'amélioration du matériel roulant est, avec celle des grilles horaires, une source importante de croissance du trafic. La FNAUT a établi des spécifications fonctionnelles, en particulier en matière de confort, dans la perspective du renouvellement du matériel actuel. Des services à bord (restauration, prises de courant, espaces vélos,...) doivent être offerts à tous les voyageurs.

La tarification doit inciter au report modal. Compte tenu de la souplesse de la concurrence routière et des attentes des usagers, il convient de conserver le caractère facultatif de la réservation, avec maintien du libre accès aux trains.

La mission des TET est double : relations accélérées entre grandes villes et moins rapides entre villes moyennes. Pour les longues distances, les temps de parcours et le nombre d'arrêts ne doivent donc pas être fixés pour rendre la relation de bout en bout compétitive par rapport à la concurrence, mais pour optimiser le trafic de toutes les dessertes intermédiaires (la clientèle pressée restera attachée à l'avion, au TGV quand il existe, au train de nuit ou à l'autoroute). Il faut rechercher un juste milieu entre des arrêts nombreux et des temps de parcours réduits pour valoriser le trafic de cabotage.

En conclusion, le train TET peut devenir une alternative crédible à la voiture, et à l'avion dans certains cas, pour les liaisons entre grandes villes (hors TGV) et villes moyennes, à l'échelle nationale. L'absence de grande vitesse doit être compensée par la fréquence des dessertes et par la valorisation du temps passé à bord.

Dessertes terminales TGV

On sait que la SNCF envisage de limiter les parcours des TGV aux lignes à grande vitesse, les dessertes terminales étant assurées par TER. La FNAUT dénonce ce projet : l'expérience a clairement démontré que les ruptures de charge imposées aux voyageurs réduisent fortement l'attractivité du TGV et pourraient se traduire par un retour d'une partie de la clientèle à la voiture et surtout à l'avion.

Lors de la mise en service de la LGV Paris – le Mans faisant gagner 1 h sur le trajet Paris-Rennes, la ligne classique Rennes-Brest était déjà électrifiée alors que Rennes-Quimper ne l'était pas encore. Le trafic Paris-Brest direct a alors augmenté de 30 % tandis que le trafic Paris-Quimper n'a augmenté que de 3% malgré une correspondance bien organisée à Rennes (quai à quai, délai de 10 min, attente de la correspondance en cas de retard). L'effet du temps gagné par 200 km de LGV a été annulé par la rupture de charge !

La solution proposée par la FNAUT, mais ignorée de la SNCF, pour rentabiliser les parcours les moins fréquentés sur lignes classiques, consiste à ouvrir le TGV aux usagers du TER. Cette solution serait gagnant-gagnant : la SNCF conserverait toute sa clientèle grandes lignes, les régions concernées renforceraient leurs dessertes régionales à moindres frais et les besoins de l'ensemble des voyageurs seraient mieux pris en compte.

Correspondances

La FNAUT a bien conscience que le problème des correspondances est très difficile vu le nombre des intervenants et les contraintes du cadencement. Ce problème se rencontre même à l'échelle intra-régionale, par exemple au Buisson, au croisement des lignes Bordeaux-Sarlat et Agen-Périgueux qui sont pourtant toutes deux des lignes TER Aquitaine. C'est une question de volonté politique et de concertation, et c'est RFF qui devrait être moteur puisque c'est lui qui détermine les sillons.

Risques multiples

Les risques qui pèsent sur le TGV ne sont pas isolés : aujourd'hui tous les services voyageurs sont menacés.

Les régions, confrontées aux factures de plus en plus élevées de la SNCF, s'apprêtent à transférer sur route les TER les moins fréquentés, quelle que soit la longueur de leur parcours.

L'Etat se pose la même question pour les Intercités réputés les plus déficitaires avec, dans les deux cas, le risque de voir fermer complètement certaines lignes au trafic voyageurs et par suite, vu l'état du trafic fret, à tout trafic.

L'articulation nécessaire entre TGV, TET et TER

Le voyageur a besoin de services variés : régionaux (TER), interrégionaux à vitesse moyenne (Intercités ou TET) et nationaux à grande vitesse (TGV radiaux et intersecteurs). Aussi la FNAUT se préocupe de longue date de la lisibilité de l'offre ferroviaire, très médiocre : aujourd'hui, les trains Intercités sont seulement les trains qui ne sont ni TGV ni TER...

Il y a 5 ans déjà (FNAUT Infos 153, 180, 184), la FNAUT avait souligné le caractère hétéroclite des dessertes TER gérées par les régions d'une part, des dessertes Corail Intercités gérées par la SNCF d'autre part, et suggéré une clarification de l'offre et une rationalisation des compétences réparties de manière confuse entre les différents décideurs, SNCF et régions à l'époque.

Le schéma de la FNAUT

Les dessertes TER interrégionales à longue distance (par exemple Tours-Dijon), créées par les régions pour combler quelques lacunes du réseau Intercités, seraient transférées dans le réseau Intercités afin de faire de celui-ci un réseau national étoffé, maillé, cohérent et lisible, couvrant l'ensemble du territoire et ayant une double vocation commerciale (en particulier une offre à moindre coût que le TGV sur les axes classiques parallèles aux LGV) et d'aménagement du territoire (la desserte des villes moyennes).

A l'inverse, certaines dessertes Intercités sur courtes distances et à arrêts nombreux (par exemple La Rochelle-Bordeaux), seraient confiées aux régions concernées et deviendraient TER. Sur les axes radiaux du grand bassin parisien (par exemple Rouen-Paris), on aurait un partage des dessertes entre TER et quelques rapides TET.

La prise en charge par l'Etat en 2010, réclamée par la FNAUT, des dessertes dites d'équilibre du territoire (trains TET exploités sous la marque Intercités) a permis de faire un premier pas dans le sens préconisé par la FNAUT en intégrant dans la convention Etat-SNCF, contre le souhait de la SNCF, les trains Téoz (Corail à réservation obligatoire) et les trains de nuit Lunea, mais la démarche n'a pas été poussée à son terme malgré la perspective d'une nouvelle loi de décentralisation.

Confusion des rôles

Des relations TER à courte distance entre régions adjacentes sont justifiées pour desservir finement les zones frontières entre régions (exemple Rennes-Nantes, Saintes ou Angoulême-Bordeaux, Périgueux-Brive, Lyon-Mâcon, Grenoble-Gap-Briançon). Elles relèvent logiquement de la responsabilité des régions.

Par contre, les dessertes TER interrégionales à longue distance, même birégionales, ont le plus souvent un caractère national et ne doivent pas être gérées par les régions, qui n'en ont ni la vocation, ni la compétence.

L'expérience montre en effet que les régions, sauf cas particuliers, collaborent difficilement : les correspondances à Veynes entre les trains Grenoble-Gap et Marseille-Briançon sont de très mauvaise qualité ; les services Clermont-Béziers et Clermont-Nîmes ont été tronçonnés ; la prochaine réouverture de la ligne Nantes-Châteaubriant se fait sans la moindre vision interrégionale (FNAUT Infos 216).

D'autre part, trop de régions se déchargent sur les TET pour ne pas avoir à desservir certaines lignes de manière plus intense. Ainsi la liaison La Rochelle-Nantes est assurée par un seul TER ; la liaison Montargis-Nevers n'est assurée par aucun TER, les TET s'arrêtant dans de toutes petites villes.

Pendant ce temps, le gouvernement cherche au contraire à faire des économies et à obtenir une implication plus forte des régions dans la gestion et le financement des trains Intercités.

Une autre preuve du peu d'intérêt du gouvernement pour les trains Intercités : la FNAUT réclame toujours l'extension la validité de la carte Enfant-famille, utilisable sur le TGV, à ces trains. Mais, de manière incompréhensible, le gouvernement fait la sourde oreille alors que son engagement financier serait minime.

Clarification

La distinction entre TER interrégionaux et TET doit se faire par le type de mission à assurer. La desserte accélérée des villes grandes et moyennes relève des trains TET, la desserte fine des TER. Les TER accélérés à longue distance devraient donc devenir des TET : Paris-Lyon, Paris-Nancy, InterLoire Orléans-Nantes, Lyon-Marseille, mais aussi Marseille-Nice pourtant strictement interne à la région PACA.

Les TER à très long parcours résultant du « collage » de 2 TER intra-régionaux sont à proscrire (Tours-Dijon, Tours-Lyon) et devraient être remplacés par des TET avec moins d'arrêts.

A contrario le TET La Rochelle-Bordeaux qui a une mission type TER devrait basculer dans le champ des régions (il y a d'autres exemples de TET qui sont presque des omnibus).

Bien entendu, ce schéma demande à être affiné au cas par cas : sur certains itinéraires, il est difficile de dissocier les missions des trains TER et Intercités, en particulier dans le bassin parisien.

Déplacements à longue distance : quelle place pour l'autocar ?

La FNAUT a réalisé récemment, à la demande de la DATAR, une étude sur la place souhaitable de l'autocar dans l'offre de transport collectif : sous quelles conditions et sur quels itinéraires l'autocar peut-il offrir de bonnes conditions de déplacement au voyageur, comme complément du train ou alternative au train, sur des relations à moyenne ou longue distance ?

Quatre arguments

De nombreux acteurs du transport public préconisent aujourd'hui un recours à l'autocar pour l'exploitation des liaisons voyageurs non seulement régionales, mais aussi interrégionales, comme c'est souvent le cas à l'étranger (Grande Bretagne, Suède...). Aujourd'hui la législation n'autorise les services routiers réguliers à longue distance que dans le cadre du cabotage intérieur sur les lignes internationales.

Les promoteurs du car mettent en avant quatre arguments : le véhicule et le réseau routier se sont fortement modernisés ; le car est moins coûteux que le train pour la collectivité ; la tarification de l'autocar est plus favorable au voyageur que celle du train, l'autocar est donc mieux placé, auprès de la clientèle modeste, pour concurrencer la voiture, le covoiturage ou l'avion à bas coûts ; enfin, le car, remplaçant 30 voitures, est un mode écologique.

Une image qui évolue

Nous avons tout d'abord examiné l'image de l'autocar auprès du public pour les déplacements de proximité et à plus longue distance, qu'il s'agisse des offres « traditionnelles » ou des offres nouvelles Eurolines et iDBUS (FNAUT Infos 200 et 207). Cette image est complexe et, suivant les publics, elle se construit par comparaison avec celle du train ou de la voiture.

L'image vieillotte de l'autocar a manifestement été rénovée : les cars de campagne bringuebalants ont disparu. Depuis une quinzaine d'années, la qualité des services départementaux a progressé (FNAUT Infos 176) et sont appréciés, en particulier les services express périurbains. Aix-en-Provence - Marseille en est un exemple typique.

Mais l'image du car a surtout évolué favorablement auprès des décideurs, qui se déplacent le plus souvent en voiture... En effet, aux yeux des voyageurs ferroviaires plus ou moins réguliers, le car reste le transport du pauvre, qu'on leur impose en cas de défaillance du train (panne, grève) : plus lent, moins fiable, moins confortable (FNAUT Infos 212). Les transferts sur route et les fermetures de lignes (régionales ou interrégionales) sont toujours vécus comme une régression des conditions de transport et s'accompagnent d'une fuite notable de clientèle. A l'inverse, les réouvertures de lignes bien conçues sont plébiscitées (Nantes-Pornic).

L'autocar est plus facilement accepté sur les trajets courts que sur les trajets longs. Il faut noter d'ailleurs le succès mitigé d'iDBUS, très variable selon les itinéraires malgré une offre de qualité et une commercialisation très bien conçue.

Des atouts, mais limités

A partir des critiques exprimées par les usagers des autocars de substitution aux trains et des lignes départementales d'autocar, nous avons cherché à définir dans quelles conditions l'autocar pourrait constituer une alternative au train sur certains itinéraires interrégionaux, à déterminer ces itinéraires, et à préciser les créneaux respectifs du train et de l'autocar pour les déplacements à moyenne et longue distance. Ainsi, pour que le service soit vraiment attractif, la fréquence doit répondre aux besoins des voyageurs : au minimum 6 allers-retours quotidiens par itinéraire.

Comme les récentes expériences de cabotage tentées avec succès par Eurolines et iDBUS l'ont montré, l'autocar peut aujourd'hui s'appuyer sur un réseau routier et autoroutier très performant et sur des véhicules mieux adaptés à la longue distance que ceux de la génération précédente (même si l'espace intérieur offert au voyageur reste limité), confortables et bien équipés (climatisation, wifi). Encore faut-il que les toilettes soient ouvertes et la radio du chauffeur fermée...

Cependant il ne faut pas surestimer la vitesse commerciale accessible à l'autocar : les lignes régulières ne peuvent pas concerner uniquement la clientèle de bout en bout, assez limitée ; pour assurer leur équilibre économique, elles doivent assurer des relations de cabotage entre villes intermédiaires et, dans ces villes, des correspondances avec les transports publics de proximité, ce qui implique leur pénétration en milieu urbain dense sur des voiries encombrées de manière imprévisible.

Une autre faiblesse de l'autocar est sa capacité limitée qui ne lui permet pas d'encaisser les pointes hebdomadaires, saisonnières ou occasionnelles de trafic, souvent très marquées, ce qui exige de coûteux doublages des services.

Enfin le renforcement récent, et nécessaire, des droits des voyageurs par la Commission européenne est une contrainte nouvelle qui doit être respectée par les transporteurs : des indemnités sont dorénavant prévues en cas de retards ou d'annulations de services, et de perte ou détérioration des bagages.

La clientèle naturelle du car

Malgré ses limites, le car possède une clientèle naturelle, constituée principalement de voyageurs modestes (étudiants, seniors), qui acceptent des contraintes (allongement de la durée des trajets, perte de confort par rapport au train) en échange d'un prix sensiblement inférieur à celui du train. Cette clientèle peut bénéficier du développement de lignes régulières d'autocar, comme elle bénéficie déjà du covoiturage (le site blablacar.com organise dorénavant un million de voyages par an, au point d'inquiéter sérieusement la SNCF), des relations aériennes à bas prix ou encore des formules ferroviaires à bas prix introduites par la SNCF.

Les itinéraires pertinents

Les itinéraires sur lesquels il semble pertinent de mettre en place, ou de développer, des lignes régulières routières sont cependant peu nombreux.

Le car est évidemment indispensable sur les axes dépourvus de voies ferrées, pour les dessertes intrarégionales ou interrégionales à moyenne distance. Il est également pertinent sur des axes très fréquentés où le rail n'offre pas encore des services aussi avantageux financièrement pour le voyageur : la concurrence train-car restera alors assez faible.

Mais sur les autres liaisons, en particulier transversales, mieux vaut concentrer l'offre sur le mode ferroviaire en le rendant plus performant techniquement et commercialement, plutôt que de mettre le train et le car en concurrence en segmentant la clientèle.

Une solution de facilité

Une raison qui amène à s'interroger sur le rôle possible du car est évidemment la dégradation très sensible des relations ferroviaires interrégionales, conséquence d'une exploitation défaillante par la SNCF, du mauvais état des infrastructures et de la contraction du réseau ferré classique qui va sans doute s'accélérer si l'ouverture du rail à la concurrence est indéfiniment reportée. Développer le car est prématuré sur les axes où le train est encore présent mais fragilisé, c'est une solution de facilité que la FNAUT refuse, non par dogmatisme mais par souci des voyageurs.

Il faut d'abord jouer d'abord la carte du train et ne pas faire disparaître un mode qui a fait ses preuves et peut être valorisé à un coût acceptable pour la collectivité, pour le remplacer par un autre mode qui n'attirera que des captifs du transport public. Oui à l'autocar, à condition qu'il ne déstabilise pas le train et ne mène pas à sa disparition. Il faut évidemment que le rail français s'engage rapidement dans une réelle démarche de qualité et de productivité.

Pics de pollution

Après la gestion calamiteuse du pic de pollution de l'air du début mars, la FNAUT attend du gouvernement et des collectivités locales une réaction plus rapide et plus efficace à de tels pics, et surtout une stratégie de prévention de ces phénomènes, dont la circulation routière est une cause essentielle en milieu urbain.

La santé publique ne peut être prise à la légère : les pouvoirs publics doivent réagir rapidement au lieu d'observer la situation pendant une semaine tout en dispensant des conseils de prudence aux personnes fragiles et en espérant que le vent agisse à leur place.

Décidée isolément, la gratuité des transports n'a aucun impact sur le comportement des automobilistes ; elle a par contre un coût important pour les autorités organisatrices de transports.

La réduction des vitesses est nécessaire, mais son efficacité est limitée.

Plus efficace malgré son caractère non sélectif, la circulation alternée doit être décrétée dès l'émergence d'un pic de pollution (particules fines, oxydes d'azote ou autres polluants).

Mieux vaut donc prévenir par des mesures pérennes qu'essayer de guérir par des mesures provisoires. La pollution chronique de l'air urbain est d'ailleurs plus dangereuse que les pics.

Il faut s'attaquer en priorité aux facteurs déterminants : la pollution des autobus et autocars doit être traitée, mais elle est négligeable devant celle des voitures et des camions.

La dédieselisation du parc automobile est nécessaire. Elle exige l'alignement progressif de la fiscalité du gazole sur celle de l'essence et la suppression du bonus à l'achat des véhicules neufs, mais le renouvellement du parc automobile prendra inévitablement du temps. C'est donc d'abord sur le volume de la circulation qu'il faut agir, sans craindre les réactions d'associations plus attentives au confort des automobilistes qu'à la santé publique.

La FNAUT préconise en particulier de nouveaux aménagements piétons et cyclables ; l'extension des zones 30 ; un accroissement de la vitesse et de la ponctualité des autobus ; la création de services entre banlieues ; l'utilisation des emprises ferroviaires inutilisées (Petite ceinture parisienne, voies ferrées périurbaines en province) ; l'abandon des projets de nouvelles autoroutes et de parkings urbains ; la correction du barême fiscal kilométrique, qui encourage les déplacements domicile-travail en voiture en surestimant leur coût ; le recours au péage urbain, qui permet une baisse durable de l'ordre de 20 % du trafic automobile.

La rubrique du vélo

Le saviez-vous ?

- Dans le centre de Copenhague, on trouve 520 000 habitants et... 560 000 vélos. Sans doute le record d'Europe !
- En moyenne, la part modale du vélo dans les déplacements domicile-travail n'est que de 2 % en France. Si une indemnité kilométrique était accordée aux cyclistes comme aux automobilistes, cette part pourrait augmenter.
- 86 % des accidents impliquant un cycliste ont lieu en milieu urbain ; deux fois sur trois il s'agit d'une collision avec une voiture. Des conseils de sécurité sont donnés par la Prévention Routière et Assureurs Prévention sur le site www.lesrisquesavelo.com.
- Le Grand Lyon s'est fixé un objectif ambitieux en matière de vélo : passer de 525 km de pistes cyclables en 2014 (310 km seulement en 2009) à 920 km en 2020 afin de faire passer la part modale du vélo de 5 % à 7,5 % et de réduire ainsi de 8 % les émissions de CO_2. Depuis l'introduction des vélos en libre service Vélo'v, le nombre des cyclistes lyonnais a été multiplié par 2,5.
- Malgré son prix élevé (plus de 1 000 euros), le vélo à assistance électrique (VAE) se répand en France : 46 000 VAE ont été achetés en 2012. De nombreuses villes (Paris, Nantes, Bordeaux, Toulouse, Nice,...) accordent une aide aux cyclistes qui s'équipent, en général limitée à 25 % du prix d'achat.

Vélo de fonction

Le groupe Adeo, implanté à Ronchin (59), propose depuis trois ans à ses salariés à troquer leur voiture contre un « vélo de fonction » : une aide de 170 € est accordée à tout salarié pour acheter un vélo s'il accepte de venir travailler à vélo au moins deux fois par semaine d'avril à octobre, sauf intempéries. Un parking abrité et sécurisé, un vestiaire et des douches sont mis à sa disposition. Le comité d'entreprise lui offre un kit de sécurité (casque, gilet fluorescent, antivol). Au bout de deux ans, le salarié est propriétaire du vélo (La Croix).

« A vélo, vite »

Tel est le titre du livre publié par Véronique Michaud, secrétaire générale du Club des villes et territoires cyclables (FYP Editions, Collection Présence, 144 pages, 16 €). L'auteur met en relief toute la puissance du vélo pour aborder les défis du XXIe siècle, et donne les clés pour développer son usage. Outil d'émancipation, de partage et de transition énergétique, le vélo offre une alternative soutenable au « toujours plus » et montre la voie du « mieux » : mieux de transport, de proximité, d'autonomie, de santé, de bien-être, de développement économique et de justice sociale.

Obsession routière

Modernisation et sécurité

Selon les associations automobilistes (FNAUT Infos 218), une meilleure sécurité routière ne passe pas par une accentuation de la « répression », mais par une modernisation du réseau routier.

Jean-Luc Brault, vice-président chargé des routes, rappelle les efforts du Conseil général du Loir-et-Cher : « on investit chaque année 25 millions d'euros en travaux neufs pour des déviations, des giratoires, des suppressions de points noirs, et 5 autres millions en entretien. Que peut-on faire de plus ? ».

Mais un technicien du département insiste, comme l'a souvent fait la FNAUT, sur le caractère contre-productif de ces travaux : « l'amélioration du réseau est à double tranchant ; plus le tapis d'enrobés est lisse, plus les automobilistes sont tentés d'accélérer ; en région parisienne, le nombre d'accidents sur une voie rapide a chuté de façon spectaculaire suite à des vols de câbles électriques qui avaient provoqué une panne d'éclairage : on roule plus vite sur une chaussée bien éclairée ; plus on améliore le réseau routier, et plus il faut augmenter les sécurités passives comme les rails ou les chicanes ».

Conclusion de Centre-Presse : « excès de confiance en soi, imprudence délibérée, vitesse, alcool, on en revient toujours aux mêmes conclusions : il n'y a pas de routes dangereuses, il n'y a que des comportements à risques ; le remède est simple : faire respecter les règles ».

Encore plus !

Selon le Conseil général de la Manche, « la santé du département dépend de la qualité du réseau routier : santé économique, industrielle, commerciale, sociale, touristique, culturelle, sportive. Il faut soigner les veines comme les grandes artères. A côté de l'effort d'accompagnement considérable que le Conseil général consent déjà pour épauler ou entraîner l'Etat dans le désenclavement routier à coup de voies autoroutières, il faut faire encore plus. Il faut sans cesse améliorer, entretenir, adapter, développer, soigner, sécuriser le réseau des routes départementales ».

En Poitou-Charentes, changement de cap. Ségolène Royal, présidente du Conseil régional, ne boude plus les routes et veut des investissements massifs dans le cadre du Contrat de plan Etat-Région 2014-2020. Explication : « on avait beaucoup de retard sur le train, on l'a rattrapé ; maintenant, il est de mon devoir de rattraper le retard pris par le réseau routier ». Les routes constituent une compétence des départements et non des régions mais, comme le rappelle Sud-Ouest, les élections régionales se rapprochent.

Forum

Bien vivre en ville

Pour qu'on puisse bien vivre et se déplacer en ville, il faut donner l'absolue priorité à la marche, au vélo et au transport collectif. La voiture est tolérée mais doit rouler au pas, ce qui permet de minimiser les risques d'accident, de même que les cyclistes doivent rouler au pas dans les rues piétonnes. Dans une ville digne de ce nom, on peut laisser sans risque un enfant de 6 ans se rendre seul à l'école. Dans une ville à 50 km/h, c'est trop risqué ! Revendiquer le 30 kmh a des vertus pédagogiques : on désacralise la voiture et on crée un débat sur la place qu'elle doit occuper en ville. Le 50 est source de chocs physiques, le 30 aussi, mais dans la tête de l'automobiliste.

Jean Macheras, AUT-Ile de France

Le TGV dans le bon sens ?

En cherchant à concentrer les parcours des rames TGV sur les LGV, contrairement à l'attente de 60 % des usagers, et en ne commandant que des rames très capacitaires, la SNCF ne s'oriente-t-elle pas une fois de plus dans une mauvaise direction ? Après l'effondrement du fret et des trains Intercités par une mauvaise conception de la massification, ne s'apprête-t-elle pas maintenant à réduire le domaine de pertinence du TGV ? Dépassée par l'évolution des charges, qui augmentent beaucoup plus vite que l'inflation, elle ne résout pas le problème en s'attaquant aux causes, elle ne fait que le reporter en l'éludant dans l'immédiat par une réduction du coût à la place qui n'a de sens que sur quelques relations très fréquentées.

Le low cost aérien, porteur actuel du développement de l'aviation civile, utilise surtout des avions de moyenne ou faible capacité et ne limite pas son exploitation aux grands axes. La part de marché de l'A380 est très faible comparée à celles de l'A320 ou du B737.

Jean Lenoir

Solidarité

Le choix entre autorail et autocar est complexe, on ne peut pas à tout prix défendre l'autorail. Il faut bien étudier la situation locale, la demande potentielle, les possibilités de financement,...

Mais il est certain que, pour le voyageur, l'autorail est préférable à l'autocar. L'avenir des transports dans la France profonde est un problème grave. Le dépeuplement de certaines zones rurales et le vieillissement de la population imposent une solidarité avec leurs habitants dans de nombreux domaines, dont les transports, on ne peut pas les abandonner.

Henri Martin, FNAUT Lorraine

Correspondances

Il est surprenant de constater à quel point tout semble organisé en France pour faire des correspondances un exercice stressant, voire un pari audacieux.

J'ai pu m'en rendre compte encore lors d'un voyage récent de Menton à Paris. L'horaire du seul TGV desservant Menton ne me convenant pas, j'avais choisi de prendre un TER Menton-Nice, et de continuer vers Paris par le TGV partant de Nice à 17h34. Selon la fiche horaire régionale, il m'était possible de partir de Menton à 16h29, avec une correspondance de 29 min à Nice, ou à 16h51 avec une correspondance de 12 min. Par prudence, j'ai choisi de prendre le train de 16h29. Bien m'en a pris, car en arrivant à Menton, j'ai découvert que le train suivant était supprimé. De nombreux voyageurs ont eu moins de chance que moi et ont dû passer la nuit dans le train ou reporter leur voyage...

A Nice, il n'y a ni escalier mécanique ni rampe pour aider les voyageurs avec bagages ou à mobilité réduite. Il en est de même à Menton, où le quai desservant la voie en provenance de Nice n'est accessible que par des escaliers alors que cette gare, en plus des navetteurs, est aussi fréquentée par des voyageurs à longue distance, avec une prépondérance de seniors.

Ce constat de carence peut être fait partout en France, comme par exemple à Belfort. Tant pis pour les voyageurs à qui l'on impose, depuis la limitation à Belfort des trains Intercités Paris-Mulhouse, une rupture de charge avec changement de quai systématique.

Alors que cet équipement est presque standard dans les grandes gares allemandes, à ma connaissance on ne trouve dans aucune gare française de tapis roulant pour bagages.

Les services TER sont trop souvent peu fiables, les correspondances trop souvent compliquées et non garanties, malgré des délais uniformément allongés à 10 minutes, et même lorsque l'application rigide de cette règle peut conduire à une absurdité.

Ainsi, il est impossible d'acheter au guichet ou en ligne un billet Paris-Remiremont avec emprunt successif du TGV 2501 arrivant à Nancy à 8h52 et du TER 35213 partant à 9h01 sur le même quai, qui permet d'arriver deux heures plus tôt à destination qu'avec la relation proposée par le site Voyageurs-SNCF.com. Mais seuls les voyageurs très avisés peuvent le savoir...

La SNCF peut dire - non sans raison - que c'est un contresens économique d'envoyer un TGV à Remiremont, mais elle fait tout pour que les usagers et les élus s'accrochent à leur TGV direct !

Jean-Marie Tisseuil, AUT-Ile de France

Autopartage

- Xavier Beaudoin, autopartageur cité par L'Age de faire (octobre 2013) : « imaginons des villes avec quatre fois moins de véhicules en stationnement, l'espace collectif récupéré serait considérable ; c'est possible, et nécessaire ».
- Nathalie Damery, présidente de l'Observatoire Société et Consommation : « les Français veulent continuer à consommer et, dans un contexte de pouvoir d'achat plutôt contraint, ils sont prêts à partager ou à acheter d'occasion tous les produits qui ne sont pas des signes de reconnaissance ; le militantisme ne joue qu'un rôle mineur dans cette vague du partage ».
- La Tribune : « le consommateur privilégie de plus en plus, pour se déplacer, l'usage à la propriété, qu'il s'agisse d'autopartage, de covoiturage, ou de location de véhicule ou de place de parking entre particuliers ».

Partenariats

Les enquêtes récentes menées par Jean Macheras dans grandes villes françaises (FNAUT Infos 223) ont été menées avec les associations locales suivantes :

- à Dijon, la FNAUT Bourgogne et Ensemble à Vélo dans l'Agglomération Dijonnaise (EVAD) ;
- à Orléans, le Comité de coordination des associations de sauvegarde et d'aménagement de l'agglomération orléanaise (CCASAAO) avec l'aide de l'Association des Paralysés de France ;
- à Bordeaux, les associations du Pôle Urbain de Mobilité Alternative (Association des Usagers des Transports de la Région Aquitaine (AUTRA), Bordeaux Métropole Déplacement (BMD), Vélo-Cité, Les Droits du Piéton, Mille-Pattes, Autocool-Citiz) ;
- à Rennes, l'Association des Usagers des Transports en Île-et-Vilaine (AUTIV) et les associations Espace Piéton et Rayons d'Action.

Un jugement péremptoire

Autophobe dogmatique, Marcel Robert, animateur du site www.carfree.fr (qui diffuse des informations intéressantes), vilipende la FNAUT, coupable de critiquer la gratuité des transports, de préconiser l'exploitation des TER en délégation de service public et de défendre le projet Lyon-Turin. Il n'y va pas de main morte : « le président de la FNAUT tient des propos ridicules et démagogiques ; il profère des énormités ; on est face à un représentant de la technostructure, à la tête d'une association censée représenter les usagers des transports, mais qui représente avant tout l'Etat et les industriels dans leurs projets de privatisation, de libéralisation des transports et de grands projets pharaoniques ».

Chronique du développement durable

✗ Le Royaume-Uni lance la construction de nouvelles liaisons routières pour désaturer le réseau et améliorer la sécurité des conducteurs : à l'ouest de Newcastle sur l'A1, sur l'A12 dans l'Essex à l'est de Londres, et sur l'autoroute M62 qui relie Manchester à Leeds.
✗ La Pologne a lancé plus de 50 appels d'offres de travaux routiers en 2013, pour 8 milliards d'euros. Suite à la révision du programme national routier sur la période 2011-2015, 700 kilomètres de voies rapides vont être attribués. Par ailleurs, d'importants travaux sont prévus sur sept autoroutes entre 2014 et 2020.

Ville sans voitures

Aux États-Unis, la ville de Mackinac, située sur une île du lac Huron, n'a toujours pas levé, depuis 1898, son interdiction des voitures, qualifiées de « monstres mécaniques », à l'exception de deux ambulances. Occupée par 500 habitants permanents, elle reçoit 15 000 visiteurs par jour en été. On s'y déplace à pied, sur des chariots à chevaux et à vélo, sur une route de 13 km qui fait le tour de l'île (d'autres infos sur les îles sans voitures sur : www.carfree.free.fr).

Mackinac Island (Michigan)

Syndicats irresponsables

Le 17 mars dernier, les transports de l'agglomération grenobloise étaient gratuits en raison du pic de pollution de l'air, mais paralysés par une grève lancée par les syndicats CGT et FO.

Vocabulaire de colloque

Il est grand temps de dissiper l'angle mort financier, d'introduire des temporalités gigognes pour les investissements et de développer la démarche act or pay. Mais il ne faut pas oublier la dimension citoyenne et écovigilante du comportement des consommateurs, à mettre en adéquation avec l'exigence de l'excellence environnementale.

Des logiques profondes s'opposent à la fin des mobilités : l'apparition de la multi-centralité, la mobilisation généralisée des individus, des biens et des informations, le primat de la séparation spatiale des réalités sociales. Mais les défenseurs du néo-localisme et du slow prônent de nouvelles pratiques mobilitaires et non la démobilisation radicale.

Brèves

Ronds-points

Plébiscités en France comme en Europe, les ronds-points sont plus de 40 000 dans l'Hexagone. Leur construction, d'un coût allant de 500 000 euros pour les plus modestes à plus d'un million pour les grands modèles, représente pour l'Etat une dépense globale de 20 milliards d'euros. Outre leur capacité à ralentir et à fluidifier le trafic, à l'inverse d'un carrefour ou d'un feu rouge, les ronds-points sont aussi le moyen pour certains artistes de laisser libre court à leur imagination (France BTP).

Taxe Chirac

La taxe de solidarité sur les billets d'avion a été instituée en 2006 par Jacques Chirac pour financer la lutte contre le sida, la tuberculose et le paludisme dans les pays pauvres : un euro par trajet sur un vol intra-européen au départ de la France et jusqu'à 40 euros sur un vol international en classe affaires. Elle a rapporté 185 millions en 2012 dont 65 millions collectés auprès d'Air France-KLM ; jamais revalorisée depuis sa création, elle est augmentée de 12,7 % en 2014.

Télétravail

Pour lutter contre l'exode rural, Bernard Delcros, président de la communauté de communes du Pays de Murat (Cantal), a créé des centres de télétravail : le solde migratoire est redevenu positif (source : Valeurs Vertes).

BIEN DIT

✓ **Thierry Mariani**, ancien ministre UMP des transports : « si l'écotaxe était pénalisante, elle visait surtout le transport des marchandises étrangères ; la tomate espagnole serait revenue plus cher que la tomate bretonne ».
✓ **Frédéric Cuvillier**, ancien ministre PS des transports : « je m'étonne que l'écotaxe vienne d'être présentée comme un impôt nouveau, c'est tout le contraire ».
✓ **Lorelei Limousin**, Réseau Action Climat : « si ce ne sont pas les pollueurs qui payent, deux options restent à la portée de la ministre de l'Ecologie : faire payer les pollués ou abandonner les projets de fret ferroviaire et de transports collectifs faute de financement ».
✓ **Valérie Pécresse**, député UMP des Yvelines : « l'écotaxe est un impôt vertueux qui va apporter une meilleure qualité environnementale à la France ».
✓ **François Grosdidier**, sénateur UMP de la Meuse : « les propos irresponsables de la Ministre de l'Ecologie nous font faire un bond de dix ans en arrière. Du nord au sud, les camionneurs contournent l'Allemagne et la Suisse (où ils doivent payer l'écotaxe) pour polluer l'air et abîmer les routes françaises ».

Vieux car letton

La police berlinoise a immobilisé récemment un autocar letton qui se rendait en Suisse. Depuis sa mise en service, il avait parcouru 1,8 million de km, soit plus d'un aller-retour vers la lune. Mais le véhicule blanc de deux étages n'avait pas l'air particulièrement vieux, a précisé la police.

Tranquilien

Le Tranquilien est un nouveau service d'information informatique de la SNCF qui permet aux voyageurs de mieux se répartir dans les trains alors qu'ils montent toujours dans la même voiture. Un contrôleur SNCF de Montparnasse observe que, le matin, aux heures de pointe, dans le sens banlieue-Paris, le premier wagon est systématiquement bondé : « un jour, un voyageur mécontent m'a demandé pourquoi on ne mettait pas des voitures supplémentaires en tête de rame ».

A MEDITER

✓ **Alain Rousset**, président du Conseil régional d'Aquitaine, s'en prend à la SNCF : « tout l'effort de la Région est cassé par la gestion de la SNCF ; on ne sait pas ce qu'elle fait de notre argent, 20 % des coûts du TER sont des frais de siège ; on n'a pas le service qu'on est en droit d'attendre ». Comme la FNAUT, il réclame aujourd'hui l'expérimentation de la concurrence pour l'exploitation du TER.
✓ **Gerd Aschoff**, porte-parole de la fédération allemande de voyageurs ProBahn : « la concurrence a introduit un vrai plus pour les usagers ; dans l'est de l'Allemagne, par exemple, il y a plus de lignes et les trains sont plus confortables ».
✓ **Christian Böttger**, expert ferroviaire, professeur à l'université des sciences appliquées de Berlin : « l'ouverture à la concurrence a forcé la Deutsche Bahn à améliorer son service, l'information est meilleure, le personnel plus sympathique ; des segments qu'elle jugeait sans avenir, comme les réservations sur le trafic régional, sont exploités avec succès par ses concurrents ».
✓ **Vincent Kaufmann**, sociologue professeur à l'EPFL : « smartphone ou voiture, les jeunes ont choisi ; la liberté totale dans le temps et l'espace, celle qui fait rêver, est désormais incarnée par Internet et les réseaux sociaux ».

Auvergne : inquiétude pour les lignes interrégionales

Dès juillet prochain, la liaison ferroviaire interrégionale Clermont-Ferrand – Ussel–Limoges, qui relie deux agglomérations de plus de 200 000 habitants, risque d'être définitivement interrompue par suite de la fermeture de la section Laqueuille–Eygurande dont l'infrastructure s'est dégradée. Le parcours entre Clermont et Ussel se fera exclusivement par autocars en correspondance à Ussel avec les TER-Limousin, avec pour conséquence, la fuite habituelle de la clientèle.

Cette fermeture résultera du refus, par le président PS de la Région Auvergne, René Souchon, d'inscrire au prochain Contrat de Plan Etat Région (CPER) la rénovation de la section centrale Laqueuille–Eygurande (22 km) malgré son faible coût, 7 millions d'euros, dont l'Auvergne n'aurait pourtant à financer qu'une partie puisqu'elle pourrait bénéficier de participations de RFF, de l'Etat et de la Région Limousin, également concernée.

Ainsi, l'itinéraire direct de Clermont à Limoges sera condamné faute de la rénovation de seulement 10 % de sa longueur totale (207 km), et alors que ses autres sections ont récemment été rénovées à grands frais…

Le Président de la Région Auvergne refuse également d'inscrire au prochain CPER la rénovation de la section Thiers–Noirétable (22 km) de la ligne Clermont–Thiers–Saint-Etienne (145 km) qui relie elle aussi deux agglomérations de plus de 200 000 habitants. Pourtant la Région Rhône-Alpes voisine serait favorable à cette rénovation, qui ne nécessite que 12 millions d'euros. Et l'Auvergne, pour sa part de financement, pourrait pour ces travaux aussi, bénéficier d'une participation de RFF (15 %) et de l'Etat (20 %).

Un des 5 allers-retours quotidiens a été récemment transféré sur route. Faute de rénovation, les performances de la ligne décliner ont peu à peu. RFF impose déjà des ralentissements et amorce ainsi un cercle vicieux, l'augmentation des temps de parcours entraînant une diminution de la fréquentation qui finira évidemment par justifier la fermeture de la ligne, aggravant l'enclavement ferroviaire du Massif Central.

Les voyageurs, parmi lesquels beaucoup d'étudiants, seront alors condamnés à changer de mode de transport à Thiers et/ou à Noirétable, ou à utiliser des cars sur autoroute qui, pour conserver un temps de parcours analogue à celui du train, desserviront moins d'arrêts intermédiaires. La dégradation de l'offre fera fuir les voyageurs.

Philippe Valériano,
président de l'AUT-Auvergne

Réouverture de la ligne Gisors-Serqueux

Le 16 décembre 2013, des trains de voyageurs ont circulé à nouveau entre Gisors et Serqueux (Haute-Normandie). C'est un événement rare dans la nécessaire reconquête du réseau ferré national que la FNAUT appelle de ses vœux. Rare, mais non isolé, puisque cette réouverture suit celles de La Cluse-Bellegarde (2010), Besançon-Auxon (2011), Mulhouse-Müllheim (2012), Nantes-Châteaubriant (2014) et précède celles de Belfort-Delle et Avignon-Carpentras.

Serqueux-Gisors est stratégique pour la desserte du port du Havre car cette ligne fait le lien avec la ligne Motteville-Montérolier-Buchy qui contourne Rouen par le Nord et dont la réouverture a été retardée par une regrettable opposition de quelques riverains devant les tribunaux. La FNAUT avait alors soutenu RFF dans ses procès pour obtenir le feu vert de la justice en 2008.

La FNAUT se réjouit également de l'adoption par RFF, le 25 octobre 2013, de l'avant-projet d'électrification de Serqueux-Gisors, qui permettra de faire circuler 25 trains de marchandises par jour, évitant ainsi d'importantes pollutions et nuisances routières.

Il est cependant nécessaire d'aller plus loin, jusqu'à Dieppe, pour desservir aussi un port ainsi qu'une agglomération de 60 000 habitants. La réouverture complète de l'axe historique Paris-Dieppe permettrait d'éviter les changements de train à Rouen, de désengorger sa gare, d'échapper à la saturation du secteur de Mantes, d'obtenir des temps de trajet de 1h30 contre 2h15 actuellement, grâce à un itinéraire plus court de 33 km.

La section Serqueux-Dieppe, de 40 km seulement, a été fermée en 2001 par RFF, malgré un avis défavorable de la SNCF. Cette fermeture, et le déclassement qui a suivi, ont été annulés par la justice en 2002 et 2006, sur recours de la FNAUT, qui a récemment obtenu (Cour administrative d'appel de Douai 27-06-2012) l'injonction à RFF de résilier la vente de l'emprise au département de la Seine-Maritime. RFF refuse d'exécuter cette décision de justice, ce qui est inacceptable de la part d'un établissement public. La FNAUT a donc engagé une procédure pour obtenir l'exécution forcée de la résiliation.

A terme, il faudra, dans l'intérêt général, rouvrir Paris-Dieppe et trouver des substituts à l'Avenue verte aménagée irrégulièrement par le département. Mais dans l'immédiat, celle-ci peut continuer d'être exploitée, tout en redevenant la propriété de RFF.

Xavier Braud

Activités de la FNAUT

- Jean Sivardière et Bernard Gobitz ont été auditionnés par le député Jean-Paul Chanteguet, président de la commission parlementaire sur l'écotaxe.
- Jean Lenoir et Jean Sivardière ont rencontré Jacques Rappoport, président de RFF, au sujet de la réforme ferroviaire.
- Jean Macheras est intervenu lors de la rencontre sur l'offre combinée bus + vélo + voiture en libre service organisée par Christian Proust, président du conseil général du territoire de Belfort.
- Jean Sivardière, Jean Lenoir et Jean-Marie Tisseuil ont rencontré Guillaume Pepy, président de la SNCF.
- Xavier Braud a organisé à Rouen un colloque sur le régime juridique de l'exploitation des transports régionaux.
- Fabrice Michel a mis au point un mémento destiné aux militants associatifs novices en chemin de fer.
- La FNAUT a participé à une réunion RFF-consommateurs sur le projet de modernisation du réseau ferré 2020.
- Jean Sivardière a rencontré Luc Rabouin, directeur de l'entreprise parisenne d'autopartage Mobizen.
- Jean Lenoir et François Jeannin ont été auditionnés par Michel Teston, rapporteur pour la commission du Développement durable du Sénat du projet de loi portant réforme ferroviaire.
- Les associations Ecologie sans Frontière, Respire et Rassemblement pour la planète ont déposé une plainte contre X pour mise en danger d'autrui par la pollution de l'air urbain : la FNAUT sera partie prenante de la procédure.

Journée de formation

La journée de formation 2014 de la FNAUT aura lieu à Paris le vendredi 5 septembre sur les transports ferroviaires urbains et interurbains. Des interventions de la DCF, de la RATP et de Transdev sont prévues. Plus d'nformations dans notre prochain numéro.

Congrès de la FNAUT

Le 19ème Congrès de la FNAUT aura lieu à Nantes les samedi 15 et dimanche 16 novembre 2014. Il sera organisé par l'Association Nantaise Déplacements Environnement, Place au vélo et la FNAUT Pays de la Loire.

fnaut infos- Bulletin mensuel d'information
Directeur de publication : Jean Sivardière
CPPAP n° 0915 G 88319 - Dépôt légal n°224
ISSN 0983-172 X - Tirage : 1200 ex.
Imprimerie : Sipap-Oudin, 86000 Poitiers
Abonnement 10 numéros : Individuels : 18 €
Administrations, sociétés, organismes, Étranger : 35 €
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
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

fnaut infos
transport - consommation - environnement

n°225
juin 2014
édition nationale

Bulletin de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports

Le transport du fret : sous-tarification de la route, faiblesses du rail

Gare de triage de Sotteville (photo : Marc Debrincat)

En février dernier, le gouvernement Ayrault a présenté 8 « mesures immédiates » pour relancer le transport ferroviaire du fret. Mais pour enrayer la marginalisation du rail, il ne faut pas se contenter de mesurettes, il faut employer les grands moyens : réprimer la fraude omniprésente dans le transport routier ; commencer à faire payer à la route ses coûts économiques et externes en mettant en place une taxe poids lourds ; faciliter les activités des opérateurs ferroviaires de proximité ; réorganiser la logistique du transport de fret autour du rail ; accélérer les grands et petits investissements indispensables pour apporter au rail la capacité, la fiabilité et les performances qui lui manquent ; mieux desservir les ports ; enfin soutenir l'innovation technologique (trains longs,...).

Un homme en colère

Ancien député UMP du Bas-Rhin, Yves Bur est le père incontestable de l'écotaxe française. Il l'avait défendue avec conviction afin d'éviter le report sur l'axe nord-sud alsacien des camions circulant outre-Rhin et soumis à la taxe LKW Maut qui venait d'être instaurée par l'Allemagne. En 2005, il avait fait inscrire dans la loi le principe d'une expérimentation en Alsace.

Il a récemment exprimé sa colère face au report de l'écotaxe par le gouvernement Ayrault et dénonce « l'impuissance publique ». Nous reproduisons ci-dessous ses propos lucides publiés par le quotidien l'Alsace en mars dernier.

« Cela fait 8 ans que j'ai pris cette initiative, et les services de l'Etat ont été incapables de la mettre en œuvre. La gauche est inconsistante en n'assumant pas sa politique fiscale environnementale, et la droite est indécente car elle oublie qu'elle a approuvé cette mesure quand elle était au gouvernement ».

La révolte des bonnets rouges bretons révulse l'élu alsacien : « s'ils veulent être exonérés de la taxe, très bien, mais dans ce cas, qu'on laisse les Bretons en assumer les conséquences fiscales et gérer seuls le financement de l'entretien de leurs routes et voies ferrées ».

Yves Bur critique aussi les autres opposants à l'écotaxe : « les transporteurs routiers, s'ils roulent en Allemagne, paient la taxe ; pourquoi n'en feraient-ils pas autant quand ils roulent en France ? Et qu'on ne nous parle pas de compétitivité de l'économie menacée par l'écotaxe : l'Allemagne a mis en place la LKW Maut, et c'est le pays le plus compétitif d'Europe. Quant à la polémique sur Ecomouv, la société privée chargée de collecter l'écotaxe et critiquée aujourd'hui à droite comme à gauche, les résultats de l'appel d'offres ont été acceptés par tous les élus et les candidats malheureux les ont contestés sans succès en justice ». (voir aussi page 8)

Suisse : un nouvel exemple à suivre

Alors qu'en France, le report de l'écotaxe pénalise gravement le financement des TCSP urbains, des contrats de plan Etat-Régions et des grands projets ferroviaires, la Suisse montre une nouvelle fois l'exemple d'une politique rationnelle et anticipatrice.

Après avoir décidé, dans les années 1990, d'instaurer une taxe poids lourds, la RPLP, pour financer le plan Rail 2000 et plus particulièrement les Nouvelles traversées ferroviaires alpines (NTFA), nos voisins suisses ont, malgré l'opposition des milieux routiers, adopté à 62 %, lors d'une votation populaire qui a eu lieu le 9 février dernier, un plan de Financement et d'amélioration de l'infrastructure ferroviaire (FAIF).

Le financement, dorénavant inscrit dans la constitution fédérale helvétique, est basé sur la création d'un fonds permanent dédié à l'infrastructure ferroviaire (FIF), qui prendra le relais de l'actuel fonds pour les transports publics (FTP) créé à titre temporaire en 1998. Il garantira de manière durable l'entretien et la modernisation du réseau ferré, en particulier la suppression des goulets d'étranglement (Genève-Lausanne,...).

Le FIF disposera de 6,4 milliards de francs suisses, soit 5,2 milliards d'euros, d'ici 2025. Il sera alimenté par les mêmes sources que le précédent FTP - redevance poids lourds, TVA, impôt sur les produits pétroliers, soit 4 milliards FS - mais aussi par les participations accrues de tous les acteurs : Confédération, cantons (ils verseront 200 millions FS supplémentaires par an), exploitants ferroviaires, clients du rail (à travers des hausses tarifaires) et travailleurs pendulaires, essentiellement automobilistes, qui verront les déductions fiscales pour frais de déplacements domicile-travail plafonnées à 3 000 FS, ce qui rapportera 200 millions supplémentaires par an.

Détail qui en dit long sur la lucidité et le courage politique de nos voisins : selon le Conseil Fédéral, cette dernière disposition aura l'avantage de freiner l'allongement observé des distances domicile-travail.

Curieusement, le résultat de la votation du 9 février a suscité très peu de commentaires en France. La démarche suisse est pourtant un modèle d'anticipation et de transparence.

Jean Sivardière

Fret ferroviaire : effets d'annonce et mesurettes

On sait que la part modale du fret ferroviaire a chuté au profit du transport routier. Entre 2000 et 2012, elle est ainsi passée de 16,6% à 10% alors que le rail est, avec la voie d'eau, le mode de transport le plus sûr, le plus pertinent sur les longues distances et le plus respectueux de l'environnement. La chute semble ralentie, voire enrayée, grâce à l'intervention récente des opérateurs privés, mais on ne peut s'en tenir à ce résultat : l'activité fret de la SNCF est en déficit depuis 1998, et le rail doit reconquérir une large part du marché de la route pour des motifs évidents de sécurité et d'environnement.

Le plan Borloo

En 2009, suite au Grenelle de l'environnement, le ministre Jean-Louis Borloo présentait un plan de 7 milliards d'euros pour moderniser les infrastructures ferrées au profit du fret. Objectif : faire passer la part modale du rail de 14 % à 25 % d'ici 2025 grâce à des lignes dédiées au fret, des autoroutes ferroviaires (voir page 7) et des TGV fret circulant entre les aéroports de Lyon, Paris, Londres, Cologne et Amsterdam. Il était alors prévu de reporter 500 000 camions par an sur les nouvelles autoroutes ferroviaires en 2020, et 100 000 camions et 1 000 avions sur le TGV fret.

Dans un rapport publié en septembre 2010, le Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) préconisait d'agir en priorité sur le réseau existant (dégagement d'itinéraires alternatifs, voies de dégagement pour les trains de fret…). Il proposait aussi de développer le transport combiné (rail-route et rail-fluvial), l'interopérabilité entre les réseaux européens et l'utilisation de trains plus longs sur les grands axes pour augmenter la compétitivité du rail.

Faute de financement à la hauteur de l'ambition affichée, le bilan est maigre.

L'ouverture prochaine de la LGV Tours-Bordeaux et du contournement de Nîmes et Montpellier facilitera la circulation des trains de fret. La ligne Gisors-Serqueux (FNAUT Infos 224) a été rouverte sur l'itinéraire bis Paris - Le Havre. Mais de nombreuses lignes capillaires ont disparu.

Le 18-01-2014, la SNCF et RFF ont fait circuler un train de fret expérimental de 1 500 m de long (70 wagons, le double des trains classiques) entre le triage de Sibelin et Nîmes, la mise en service est prévue pour 2016.

Des opérateurs ferroviaires de proximité (OFP) se mettent lentement en place (FNAUT Infos 188 et 221 - nous avons omis de signaler que les informations données sur les OFP étaient extraites pour la plupart du très instructif site www.tk-transport-logistique.fr).

Mais, parallèlement, les gouvernements Fillon et Ayrault ont autorisé la circulation des camions de 44 tonnes, et accentué les avantages fiscaux accordés aux transporteurs routiers pour compenser l'introduction alors prévue de l'écotaxe. L'écotaxe est reportée, sinon abandonnée. Enfin, après avoir élaboré de multiples « plans fret » gérés par des directeurs se succédant à un rythme accéléré, la SNCF a transféré l'essentiel de son trafic de messagerie (wagon isolé) sur la route.

Huit mesures immédiates

En septembre 2013, le ministre des transports Frédéric Cuvillier a mis en place une conférence périodique pour relancer le fret ferroviaire, comprenant 5 groupes de travail, la FNAUT y était représentée par Bernard Gobitz. Puis, en février 2014, il a présenté 8 mesures « concrètes et immédiates » pour donner « un nouveau souffle » au rail, se gardant judicieusement d'annoncer des objectifs irréalistes comme la plupart de ses prédécesseurs.

1 - Expérimenter la création de « clusters fret ferroviaire » sur des territoires volontaires, afin de faire émerger un modèle économique adapté aux besoins de l'économie locale.

2 - Créer, en lien avec les CCI, un observatoire national de la demande de transport ferroviaire dans les territoires.

3 - Créer dès 2015 un évènement annuel de promotion du fret ferroviaire permettant de « faire rencontrer l'offre et la demande ».

4 - Créer un observatoire de la performance des sillons fret, piloté par RFF et partagé avec les entreprises ferroviaires, dont les objectifs chiffrés seront fixés dans le cadre du prochain contrat de performance du gestionnaire d'infrastructure unifié qui sera créé par la réforme du système ferroviaire.

5 - Intégrer dans les projets stratégiques de chaque grand port maritime, à redéfinir en 2014, des objectifs de développement du fret ferroviaire.

6 - Créer dans chaque grand port maritime une instance de coordination du fret ferroviaire, avec RFF et les régions, autour des enjeux de desserte.

7 - Créer un groupe ad hoc interdisciplinaire chargé de proposer sous six mois des mesures de « simplification réglementaire et normative » du réseau de proximité.

8 - Créer un comité de suivi, regroupant les acteurs concernés, permettant de suivre la réalisation des orientations et actions retenues lors des conférences périodiques sur le fret.

Pas de mesures décisives

Cinq actions seront approfondies :

- une stratégie nationale sur la formation relative aux logistiques multimodales sera développée ;
- l'amélioration de la gestion opérationnelle des terminaux de transport combiné sera achevée par RFF ;
- un diagnostic des réseaux capillaires sera rapidement finalisé ;
- le CGEDD étudiera les dispositifs actuels de soutien du fret ferroviaire et proposera des évolutions permettant « d'optimiser la dépense publique » ;
- enfin la création d'une plateforme en ligne permettant de rapprocher l'offre et la demande sera étudiée.

Bien entendu, ces décisions ne sont pas stupides (desserte des ports, appui aux OFP), mais il s'agit tout de même de mesurettes (observatoires, comités de suivi,...) qui n'auront pas d'impact décisif car elles laissent de côté les problèmes de fond : les conditions inéquitables de concurrence entre le rail et la route, l'inadaptation des infrastructures ferroviaires et le blocage du financement de leur modernisation, le désintérêt de la SNCF pour le fret.

Le secteur du transport routier est gangrené par la fraude (vitesses excessives, surcharges, non-respect de la réglementation du travail, voir pages 3 et 4) mais le projet de loi renforçant la lutte contre le dumping social ne concerne que les transporteurs étrangers (respect du temps de repos hebdomadaire des conducteurs, encadrement du cabotage par camionnettes, sanctions pour rémunération des conducteurs au kilométrage parcouru).

Le secteur routier génère de très importants coûts économiques et externes qui ne sont pas internalisés dans la tarification. Le tome 2 des Comptes Transport de la Nation 2011 est très clair (http://urlz.fr/niL).

La baisse de la taxe à l'essieu et l'autorisation de circulation des camions de 44 tonnes ont, comme le report de l'écotaxe, renforcé l'avantage compétitif de la route sur le rail ; le risque d'introduction des mégacamions de 60 tonnes n'est pas écarté.

Les grands (et petits) projets ferroviaires sont bloqués par la baisse de la subvention de l'Etat à RFF, le report de l'écotaxe et le refus plus général de mettre en œuvre une fiscalité écologique : LGV Montpellier-Perpignan et contournement fret de Lyon (CFAL) sont au point mort, et le projet de tunnel Lyon-Turin (FNAUT Infos 217) est soutenu mollement par l'Etat.

De nombreux articles sur le transport du fret ont été publiés dans FNAUT Infos 163, 176, 179, 188, 217 et 221.

Le fret routier, un marché dérégulé en grandes difficultés

Photo : Marc Debrincat

Nous publions ci-dessous une analyse du fonctionnement du Transport Routier de Marchandises (TRM) par André Laumin, ancien vice-président de la FNAUT. Cette analyse met en relief la gravité des dysfonctionnements du secteur routier, le rôle de la fraude qui assure sa survie et l'insuffisance de sa répression par les pouvoirs publics.

Un secteur très diversifié et disparate

Avec plus de 88 % de parts de marché, la route domine le transport de fret et sert de référence pour les prix. S'il est exact que le Transport Routier de Marchandises (TRM) est d'abord un mode de transport à courte distance, les déplacements à 150 km et plus n'en représentent pas moins 73 % du tonnage kilométrique du mode.

Le secteur est très diversifié : le transport proprement dit ne représente qu'une partie de l'activité et des métiers qui gravitent autour sous le terme générique vague de « chargeurs ». De l'industriel gérant lui-même son secteur de transport et de distribution aux transitaires, transporteurs internationaux, groupeurs et autres auxiliaires de transport, la chaîne de la logistique et des intermédiaires est longue.

Le TRM représente 37 200 entreprises dont 80 % ont moins de dix salariés. Les entreprises ne disposant que d'un seul ensemble routier constituent l'essentiel du secteur. Elles ne disposent pas d'un panel de clientèle suffisant pour assurer le fonctionnement régulier de leur parc et dépendent des « chargeurs », grosses entreprises dont les services commerciaux ont un accès direct au marché et qui imposent leur loi aux entreprises artisanales.

Les grandes entreprises pratiquent une sous-traitance intensive qui est une des caractéristiques du fret routier et s'applique à plus de 43% des trajets selon le rapport de la commission Abraham publié en juin 2010. Réglementairement, les transporteurs interurbains n'ont pas le droit de sous-traiter plus de 15 % de leur chiffre d'affaires, mais ils peuvent aussi avoir la qualité de commissionnaire, et ne sont alors soumis à aucune limite. Inversement, les affréteurs et les organisateurs de transport international peuvent aussi être transporteurs et donc à ce titre assurer eux-mêmes certains transports.

En résumé, les 15 à 20% des entreprises importantes du secteur ont plusieurs cordes à leur arc et dominent largement la masse des petits transporteurs, limités à la seule traction du fret. Elles peuvent offrir à leurs clients des conditions d'autant plus intéressantes qu'elles répercutent sur leurs affrétés les remises qu'elles ont dû consentir pour emporter le marché. La sous-traitance concerne donc les trafics les moins intéressants et les moins rémunérateurs, généralement amputés de près de 15% de commissions.

Une partie de cette sous-traitance, selon le même rapport Abraham, est donc « une sous-traitance d'exploitation », qui consiste à compenser sur le dos des transporteurs les plus dépendants la sous-tarification des transports à laquelle d'ailleurs ils participent ». Certaines entreprises acceptent même des trafics qu'il n'est pas possible de rentabiliser en respectant les règles normales du jeu et s'en défaussent sur leurs sous-traitants : « le donneur d'ordre sous-traite ainsi la fraude que cette rentabilisation implique ».

Un secteur largement dominé par la fraude

Une opération de contrôle a été menée conjointement avec 13 pays européens et la Suisse en septembre 2007. Seule la Suisse en a publié les résultats tant la crainte du blocage des routes par le lobby routier paralyse les responsables politiques. La Suisse a donc constaté que près d'un tiers des 1787 camions contrôlés sur son territoire étaient en infraction.

Six ans plus tard, rien n'a changé.

Le 16 décembre 2013 en Gironde, près d'un tiers des 140 poids lourds contrôlés étaient encore en infraction.

La fraude gangrène tous les aspects du transport routier : les excès de vitesse et les surcharges, le transport dissimulé de matières dangereuses, le non-paiement des taxes autoroutières mais aussi et surtout les temps de conduite journaliers et hebdomadaires (en 2007, le Conseil National des Transports estimait, à la suite de contrôles approfondis, que 40 % des chauffeurs routiers conduisaient au-delà de leur temps réglementaire de travail).

Tous ces aspects ont bien entendu des retombées sur la sécurité routière. Des données tirées d'un rapport officiel (rapport de l'Observatoire Social des Transports portant sur l'année 2011) montrent que **les poids lourds, conduits pourtant par des professionnels du volant confirmés, tuent autant au véhicule-km parcouru que les voitures particulières** pour lesquelles la jeunesse des conducteurs et l'alcool sont les causes principales des accidents. C'est la preuve de la prise de risque fréquente des routiers pour tenir les conditions exigées par les chargeurs.

De la fausse attestation de repos permettant de dépasser le temps de conduite hebdomadaire au chronotachygraphe bricolé avec un aimant pour modifier le temps de conduite journalier, l'imagination est sans limite.

L'examen d'un véhicule routier italien le 29 août 2013 a révélé la présence d'un double capteur de mouvements permettant au conducteur d'afficher en repos des temps consacrés à la conduite. On ignore si cette fraude récemment découverte est un cas isolé ou une pratique courante dans la profession. Enfin reculer son camion à l'entrée d'un péage afin de récupérer un deuxième ticket échangé avec un autre camionneur sur une aire d'autoroute permet à ce dernier d'échapper à la quasi-totalité du péage.

Un dumping devenu habituel et mal réprimé

Les économies issues de la fraude sont substantielles. Il a été calculé officiellement (note de synthèse du Service des Etudes Statistiques du ministère des Transports, septembre/octobre 2002) qu'une surcharge de 20 % permet une économie de 21% du chiffre d'affaires. Le dépassement de la durée de conduite journalière représente près de 8 % de chiffre d'affaires. Dépasser le temps de conduite hebdomadaire en représente 10,2 %. Neutraliser le chronotachygraphe, c'est 14,5 % d'économisé. Enfin la fraude au péage autoroutier se traduit par un préjudice pour les sociétés d'autoroute qui se chiffrerait pour la seule ASF, qui a porté plainte, à 3,4 millions d'euros sur trois ans.

Or la plupart de ces pratiques sont loin d'être des cas isolés, comme le montre l'interception à la gare de péage de Toulouse d'un chauffeur roumain qui conduisait un camion espagnol pour une entreprise de transport française. Le camion aurait effectué 43 fraudes en l'espace de quatre jours, du 12 au 16 septembre 2013, ce qui représente 2 507 euros de préjudice pour la société d'autoroute concernée !

Ces infractions qui s'installent dans la durée constituent pour une partie de la profession un comportement habituel, facilité par le fait que certaines entreprises ne sont contrôlées que tous les six ans. Le tribunal de Montpellier a condamné le 24 avril 2011 une entreprise moyenne de Marsillargues pour 400 infractions relevées essentiellement aux temps de conduite, sur une durée de 3 ans ! Précisons que 57 % des procès-verbaux établis ne sont suivis d'aucune poursuite et que le niveau des pénalités est généralement très inférieur au maximum prévu par les textes.

Suite page 4

Libéralisation et sous-tarification

Ces comportements traduisent la grave crise que traverse le transport routier de fret, dont les lois de régulation du marché sont aujourd'hui perverties.

La libéralisation du secteur routier, poursuivie de 1985 à 1995, s'est achevée par la suppression de la tarification routière obligatoire jugée préjudiciable au libre exercice de la concurrence. Mais on n'a pas tenu compte de la structure du secteur, composé essentiellement de petites entreprises n'ayant pas d'accès direct au marché et cantonnées à la sous-traitance de la traction du fret.

Dès lors la pression exercée par les chargeurs sur une profession dispersée, aux membres concurrents et en surcapacité a tiré les prix du transport « sec » vers des niveaux souvent inférieurs aux coûts de production. En monnaie constante, les prix du transport ont baissé de près de 30 % entre 1985 et 2002 et les coûts augmenté d'environ 10 %. Quoique ralentie, cette tendance se poursuit. Selon la FNTR, «le métier est en surcapacité, la guerre des prix est féroce et les marges extrêmement faibles, de l'ordre de 1% ».

Cette valeur moyenne des marges devient négative pour nombre de petits transporteurs. C'est en particulier le cas des nouveaux entrants dans la profession. Près des 2/3 de ces entreprises font faillite au bout de 3 à 5 ans, immédiatement remplacées par de nouveaux entrants. Au premier semestre 2012, selon l'Officiel des transporteurs, 1 245 entreprises ont fait faillite, dont 60 % ne comprenant qu'un seul employé. La volatilité du secteur contribue à l'acceptation de conditions draconiennes par les transporteurs en difficulté.

Les transporteurs de l'Est européen ne respectent pas la directive de 1996 sur les conditions sociales applicables aux travailleurs détachés dans d'autres pays de la Communauté. Ils fraudent également sur le nombre de cabotages autorisés après la livraison d'un transport international, limité à trois opérations. Ils vont jusqu'à utiliser de fausses plaques d'immatriculation pour déjouer les contrôles. Cette concurrence déloyale aggrave la situation du pavillon français, qui a perdu le quart de son activité de 2007 à 2012 selon l'Organisation des Transports Routiers Européens.

Quelles entreprises peuvent survivre dans cette jungle et comment ? Seules celles de taille déjà importante, implantées largement sur le territoire, disposant d'un service commercial et exerçant le plus souvent des fonctions d'auxiliaires de transport sont à même d'exploiter la rente qui résulte de leur accès direct au marché du fret.

Elles concentrent leurs efforts sur la recherche du fret, l'organisation de la chaîne logistique et l'affrètement qui sont des activités de rapport. Elles assurent avec leurs propres véhicules les trafics les plus intéressants, et sous-traitent les frets moins rémunérateurs. La moindre erreur tactique, la moindre frilosité de leur banque se paie cash, comme le montre le cas du gros transporteur de colis Mory-Ducros et de ses 5 000 emplois directs et 2 000 emplois indirects en péril.

Une intervention rapide des pouvoirs publics afin de sortir de la crise est indispensable. Une partie du secteur routier est consciente qu'on ne peut continuer sans risque à transgresser quotidiennement la loi. Le ferroviaire ne peut suivre et abandonne les territoires. Un grand nombre d'entreprises n'a déjà plus de choix intermodaux valables en cas de crise ou d'intempéries. Le développement durable en est compromis.

André Laumin

Transport combiné

En 2013, le transport combiné ferroviaire (rail-route, rail-fleuve, rail-mer), qui représente 30 % du fret ferroviaire, a progressé de 16 %, soit 800 trains supplémentaires qui ont retiré près de 40 000 semi-remorques des routes. Mais le Groupement national des transports combinés (GNTC) s'inquiète du manque de visibilité dans la politique de transfert modal de la France.

Le GNTC s'est opposé en vain à l'autorisation généralisée de circulation des camions de 44 tonnes, qui nuira à la sécurité routière et affaiblira le transport combiné. Légitimement, il demande une compensation sous forme d'une exonération totale de l'écotaxe pour les pré et post-acheminements routiers du combiné. Cette revendication est également portée par l'Association des utilisateurs de transport de fret (AUTF) et le Comité des armateurs fluviaux. Le GNTC demande par ailleurs la reconduction et la stabilisation du montant de l'aide publique au transport combiné, dite « aide à la pince », entre 2013 et 2017. Il s'oppose en outre à la suppression de l'aide à l'exploitation dans les points nodaux à compter de cette année.

Selon le président du GNTC, Gérard Perrin, les pouvoirs publics ont investi 288 millions d'euros pour le lancement de l'autoroute ferroviaire Atlantique, « une technique qui ne représente que 2 % du fret ferroviaire ». La FNAUT ne partage pas cette critique implicite des autoroutes ferroviaires : les chargeurs ont besoin d'une offre diversifiée, et l'expérience montre que l'autoroute ferroviaire peut, comme le transport combiné traditionnel, contribuer au report de trafic sur le rail.

Le rôle de l'Etat

Une harmonisation des conditions fiscales et sociales est indispensable au niveau européen. Une intervention forte de l'Etat auprès de Bruxelles est nécessaire. Mais une action est dès maintenant possible en France.

1. Mettre en œuvre l'écotaxe et prévoir sa répercussion intégrale sur les prix finaux du transport, à la fois pour lever les réticences de la profession routière et pour freiner la demande excessive de transport liée à un prix de marché déconnecté de ses coûts réels.

2. Durcir les conditions d'accès à la profession routière, notamment en matière de garanties financières qui n'ont pas été relevées depuis 15 ans. On freinerait ainsi l'accès à la profession et, par l'épuration naturelle liée aux faillites, on réduirait sa surcapacité exagérée en faisant disparaître son secteur le plus sensible aux pressions des chargeurs et aux infractions.

3. Multiplier et renforcer les contrôles dans les entreprises et sur les routes. Une campagne de communication devrait préparer un large soutien de l'opinion publique

4. Ne plus faire dépendre les contrôles sur route de la participation de la police ou de la gendarmerie pour arrêter les véhicules. Il arrive souvent que les forces de l'ordre, qui ont d'autres priorités, soient conduites à ralentir l'exécution des contrôles, à en réduire le nombre, voir à amener les contrôleurs à les reporter.

5. Examiner les moyens juridiques d'un contrôle des vitesses moyennes par un relevé systématique, par des agents assermentés, des véhicules aux entrées et sorties d'autoroutes, ou à des points déterminés, afin de multiplier les contrôles à moindre coût.

6. Aggraver les sanctions appliquées aux délinquants, en allant plus souvent vers l'immobilisation du véhicule ou le retrait de la possibilité d'exercer en cas de fraudes graves ou répétées.

7. Renforcer la responsabilité pénale du donneur d'ordre en modifiant le décret de 1992 concernant la co-responsabilité afin d'inverser la charge de la preuve en faveur de l'administration.

8. Mettre en place des dispositifs de formation, d'information et de contraintes juridiques permettant de lutter contre le dumping. Un calcul officiel des prix de revient routiers est à instituer à la place de celui de « l'officiel des Transports » qui n'a rien d'officiel. Publier ces coûts et inciter à les respecter en les prenant comme base minimum pour l'estimation du chiffre d'affaire réalisé par le transporteur dans les calculs pour l'impôt.

André Laumin

La difficile coexistence voyageurs-fret sur le réseau ferré

La circulation des trains de fret se concentre de plus en plus sur de grands axes : l'axe Atlantique, la vallée du Rhône et les sillons desservant les plateformes de Dourges et de Valenton ou ayant pour origine des ports maritimes.

Des itinéraires disparus

A partir de 1950, et jusqu'à fin 1980, la SNCF a concentré le trafic sur les lignes les plus importantes, afin de mieux rentabiliser l'électrification du réseau. Elle a laissé tomber en désuétude, voire abandonné, une multitude d'itinéraires alternatifs.

Du temps de la vapeur, du fait des caractéristiques médiocres des locomotives, les réseaux avaient très vite été confrontés à la saturation des grands itinéraires, et ils avaient construit de nombreux itinéraires fret parallèles, qui nous manquent aujourd'hui. La liste est longue :

- une rocade Est de la région parisienne, de Dijon à Amiens par Chaumont et Reims, et une rocade Ouest Rouen-Orléans par Chartres ;
- un évitement de Dijon par Allery, Saint-Jean-de-Losne, Auxonne et Gray ;
- un évitement de Nancy par Toul, Pont-Saint-Vincent et Blainville ;
- en parallèle de Paris-Bordeaux, l'ancien itinéraire de l'État, par Chartres, Courtalain, Château-du-Loir, Saumur, Thouars, Niort, Saintes ;
- l'itinéraire du charbon, de Valenciennes ou Douai au triage du Bourget par Cambrai, Péronne, Chaulnes, Montdidier, Estrées, Ormoy-Villers ;
- l'itinéraire du Bourbonnais, de la Givors à Paris par Lozanne, Paray-le-Monial, Moulins, qui a vu passer tout le trafic du port de Marseille ;
- l'itinéraire Saint-Jean-de-Losne, Auxonne, Gray, Vesoul, Lure, Belfort.

Les Allemands avaient construit un évitement de Strasbourg par Molsheim, Saverne, Haguenau, Roeschwoog, le pont sur le Rhin de Beinheim/Wintersdorf (que l'on a donné récemment... aux voitures !), Rastatt, Karlsruhe.

Si l'on électrifiait la ligne depuis le TGV-Est (sortie du tunnel de Saverne) jusqu'à Rastatt, les TGV Paris-Stuttgart gagneraient plus de 30 minutes.

En bref, du temps de la vapeur, il n'y avait pratiquement aucun conflit entre les trains de voyageurs et les trains de marchandises, mais des gestionnaires imprévoyants n'ont pas su préserver un réseau fantastique car des dizaines de raccordements ont été sacrifiés et des itinéraires directs ont été coupés.

Claude Jullien, FNAUT PACA

La difficulté de cohabitation entre fret et voyageurs vient en partie de la concentration du trafic sur quelques axes, sans alternative : les lignes qui l'auraient permis ont été soit fermées, soit neutralisées.

Il faut donc insister sur la nécessité de rouvrir des itinéraires de transit, comme cela a été fait récemment sur Montereau - Flamboin-Gouaix ou sur Motteville - Montérolier-Buchy et Gisors-Serqueux.

Entre les régions PACA et Languedoc, la ligne Arles-Lunel permettrait d'éviter Nîmes et offrirait une voie directe entre Marseille/Fos et l'Espagne. Mais il faudrait rétablir le pont d'Arles sur le Rhône, et 5 km entre Aimargues et Lunel. Or la SNCF a abandonné voici 5 ans la desserte entre Le Cailar et Arles Trinquetaille.

Autre erreur : l'abandon de la ligne Arles - Port-Saint-Louis-du-Rhône, lien direct entre le port de Fos et la vallée du Rhône. Avec la montée en puissance de Fos XXL, l'itinéraire actuel via Miramas va frôler la saturation, d'autant plus qu'avec l'ouverture à la concurrence, tout trafic refusé par la SNCF peut désormais rester sur les rails grâce aux autres opérateurs.

Frédéric Laugier, FNAUT PACA

Ecotaxe et transformation de la logistique

L'écotaxe renchérira, mais faiblement, le transport routier. Pour qu'elle entraîne un report modal significatif, elle doit être accompagnée non seulement d'un assainissement en profondeur du marché du transport routier de fret, mais aussi d'une transformation de la logistique des chargeurs, organisée aujourd'hui autour de la route.

Hors fret massif assuré par trains complets, la logistique de la SNCF est réduite à la gestion d'une offre programmée « multilots » par wagons entiers, inadaptée à la demande diversifiée, diffuse et immédiate de l'industrie. L'offre n'inclut pas le ramassage et le groupage d'expéditions et, sauf rares exceptions, des livraisons diversifiées et souples à partir de plateformes. Elle est, de plus, limitée à des zones restreintes du territoire à fort potentiel de trafic. De nombreuses industries n'ont désormais plus d'offre ferroviaire satisfaisante vers le réseau européen, pourtant indispensable à leur développement.

Par suite, les zones et entrepôts industriels, les plateformes de distribution et l'ensemble des métiers de la logistique se sont implantés au plus près des nœuds routiers importants, sans tenir compte de leur éloignement du rail. La route puise sa force dans cette synergie entre implantation logistique et proximité de l'infrastructure.

1. Suivant l'exemple routier, une nouvelle offre logistique doit être construite autour du rail, elle suppose :

- l'implantation près de nœuds ferroviaires pertinents, en particulier sur des terrains propriétés de RFF ou de la SNCF, d'entrepôts de stockage industriel et de plateformes de distribution embranchés sur le réseau ferré ;
- l'obligation d'embranchement ferroviaire pour toute création de nouvelles zones industrielles ; un rapport remis au Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable en juillet 2013 signale le déplacement de la production industrielle vers l'Ouest de la France sans adaptation correspondante des infrastructures ferroviaires.

2. La création d'opérateurs ferroviaires de proximité (OFP) permet de valoriser les lignes capillaires. Grâce à une gestion souple, simplifiée et à coût inférieur à celui de la SNCF, allant pour certains jusqu'à l'entretien de la voie, ces OFP ont permis d'acheminer sur les lignes capillaires des trains de lots de wagons complets provenant de plusieurs expéditeurs. Mais ils ne sont pas sortis d'une offre de groupage de lots de wagons isolés, insuffisante localement pour justifier le coût d'un train entier, et doivent encore reprendre le trafic diffus de plus en plus diversifié qui constitue le quotidien du transport routier.

3. Il faut par ailleurs encourager les rabattements routiers sur le ferroviaire :

- en dispensant de l'écotaxe les pré et post-acheminements routiers du transport combiné rail-route ;
- en incitant les entreprises routières à la pratique intermodale. Le transport par rail d'une remorque routière nécessite la répartition du parc de tracteurs d'une entreprise entre les terminaux ferroviaires ou, pour des entreprises de taille plus réduite, des coopérations inter-entreprises. Le transport de conteneurs exige lui aussi des moyens et un parc adaptés.

4. Enfin le transport des wagons entre une dizaine de zones de concentration, d'échange et de distribution réparties sur le territoire près de nœuds ferroviaires importants est à reconstruire. Cela suppose en particulier le mixage des offres « lot unique », « multi expéditions » et chargements de conteneurs afin de remplir et rendre compétitifs les trains de lots supprimés par la SNCF.

Forum

Transition énergétique et tarification des transports

Un résultat frappant du rapport Beauvais (FNAUT Infos 211) est que la voiture est moins chère que le transport collectif quand on considère son coût marginal, et plus chère si on considère son coût complet. Par suite, dès lors qu'on possède une voiture, on a tendance à l'utiliser de façon préférentielle. Par contre, l'autopartage fait payer le coût complet, et de ce fait ses adhérents privilégient le transport collectif.

Pour la « transition énergétique », il faut donc décourager l'achat d'une voiture. Il faudrait aller beaucoup plus loin que la suppression du bonus et le renforcement du malus : rétablir la vignette à un taux élevé, taxer les parkings privés, abolir les tarifs de stationnement réduits accordés aux résidents.

En contrepartie, l'autopartage devrait être encouragé : places de parking nombreuses et gratuites dans les villes et banlieues, taxation réduite, aide au démarrage d'initiatives.

Jean-Paul Jacquot, FNAUT Lorraine

A l'inverse, il faudrait que les voyageurs puissent payer moins cher leurs déplacements en transport collectif par abonnement. On nous oppose sans cesse que le train en Allemagne et en Suisse est cher - ce qui est vrai pour le voyageur occasionnel - mais on ne nous dit pas qu'il existe dans ces pays des abonnements demi-tarif très avantageux et très répandus. Il y a en Suisse plus d'un million et demi d'abonnés demi-tarif. Cet abonnement existe en France (Fréquence France entière), mais à un prix très élevé (de l'ordre de 700 euros en seconde classe contre 255 en Allemagne) ; il est préférable aux offres de type Prem's qui imposent de fortes contraintes et, d'une certaine façon, sont payées par les voyageurs (pas seulement des professionnels) qui achètent leur billet au dernier moment.

Jean-Marie Tisseuil, AUT Ile-de-France

En Île-de-France, la tarification pour les abonnés (Carte Orange puis Pass Navigo) a compté jusqu'à 8 zones concentriques. Au fil du temps, les zones périphériques 8 et 7 ont été supprimées et leurs tarifs alignés sur celui de la zone 6. En 2012, la zone 6 a à son tour été alignée sur la zone 5. Cette évolution allait dans le sens de la zone unique promise lors des dernières élections régionales suite à l'accord PS-EELV. Elle était présentée comme un nouveau pas vers la zone unique.

L'AUT s'oppose à la zone unique parce qu'elle semble favoriser l'étalement urbain et parce qu'elle implique une perte de ressources importante pour les transports collectifs, environ 400 millions d'euros par an. Aujourd'hui, la promesse de la zone unique a peu de chance de se concrétiser et n'est plus soutenue que par EELV. Par contre, le STIF réfléchit à une nouvelle billettique permettant de repenser tout le système de la tarification francilienne.

Le STIF a aussi mis en place des mesures limitées que l'AUT réclamait depuis longtemps, comme le prolongement de parcours qui permet à un abonné de ne payer que le supplément nécessaire pour atteindre une destination francilienne hors de sa zone d'abonnement.

Mais la distorsion reste excessive entre les prix demandés aux voyageurs de la grande couronne francilienne selon qu'ils sont abonnés ou non. Comment peut-on justifier qu'un abonné paye un voyage moins de 3 euros et que l'automobiliste qui vient de laisser sa voiture au garage le paye près de 20 euros ? Si on veut hâter le transfert modal, c'est en direction des voyageurs occasionnels qu'il faut agir. Les prix excessifs (par rapport aux prix des abonnements) devront être revus d'une manière ou d'une autre.

Bernard Gobitz, AUT Ile-de-France

Train et autocar

Comme l'a montré Jean-Marie Beauvais (FNAUT Infos 211), le coût de l'autocar départemental (hors transport scolaire) est voisin de celui du train : environ 8 centimes par kilomètre (8 pour le TER, 9 pour le train Intercités). Ce résultat est surprenant, car les coûts de production des dessertes routières sont nettement inférieurs à ceux du TER et l'autocar régulier départemental est fortement subventionné. Il tient sans doute à la faiblesse du taux moyen d'occupation du car, qui ne transporte guère que des captifs car la durée des trajets est, en général, très supérieure à celle des trajets automobiles.

La différence de coût pour le voyageur longue distance entre le car, non subventionné mais mieux rempli (car régulier d'Eurolines ou services occasionnels), et le train Intercités est logiquement plus marquée.

Jean Sivardière, FNAUT

Autolib

La Mairie de Paris promeut la voiture électrique en libre-service Autolib bien plus que les transports collectifs.

Alors qu'un abonnement gratuit à Vélib peut se justifier, un abonnement gratuit à Autolib, promis par Anne Hidalgo aux étudiants lors de sa récente campagne électorale, serait parfait pour inciter les jeunes à prendre de mauvaises habitudes.

Bernard Gobitz, AUT Ile-de-France

Succès du rail en Suisse

Le rail a transporté 66 % du fret qui a transité par les Alpes suisses en 2013, un record atteint grâce à une fiabilité améliorée et un soutien financier public important au transport combiné. Depuis 2006, sa part modale restait inférieure à 60 %.

Le trafic ferroviaire a augmenté de 4 % en un an, grâce à la relance des échanges commerciaux avec l'Italie dont l'économie se redresse peu à peu. Il a été de 25,2 millions de tonnes : 15 millions sur l'axe du Gothard et 10 millions sur l'axe du Simplon et du nouveau tunnel du Lötschberg ; 80 % du trafic est assuré par les compagnies BLS et CFF Cargo, 13 % par Crossrail.

Tous modes confondus, le trafic n'a progressé que de 1,8 %, soit un total de 38 millions de tonnes inférieur aux années d'avant-crise. Le trafic routier a baissé de 5 %, à 12,9 millions de tonnes.

Le nombre de camions a diminué à 1,14 million, soit encore 500 000 de plus que le seuil acceptable de 650 000 fixé par la Suisse à l'horizon 2018. L'exemple du Lötschberg confirme l'intérêt d'un tunnel de base : 4 ans après sa mise en service, le trafic annuel y est passé de 3,8 à 11,3 millions de tonnes. Le tunnel du Gothard, pilier du transfert modal, n'entrera en service qu'en 2016, et celui du Ceneri en 2019.

Ce succès du rail en Suisse ne peut que conforter les promoteurs du projet Lyon-Turin, que la FNAUT défend malgré les critiques que lui adressent les environnementalistes et écologistes. Ces derniers se contentent de noter une baisse du trafic rail et route à travers les Alpes du Nord (sans s'interroger sur ses causes, voir FNAUT Infos 217) et de dénoncer la sous-utilisation de la ligne existante (sans comprendre qu'elle est trop peu performante pour concurrencer les autoroutes et les tunnels de base routiers, Mont-Blanc et Fréjus).

Rappelons que le tunnel de base a été évalué à 8,5 milliards d'euros 2010, soit en gros 10 milliards d'euros 2014, et que la France n'en paiera que 25 % soit environ 250 millions par an pendant les 10 ans que dureront les travaux, ce qui est à sa portée. Ce coût, qui n'a pas évolué depuis 2001, est comparable à celui du tunnel du Gothard, que la Suisse a financé sans aide extérieure.

Hubert du Mesnil, président de Lyon-Turin Ferroviaire : « en 2013, ce n'est plus l'explosion du trafic et la congestion rapide dans les vallées qui justifient ce projet ; il s'agit davantage de combiner le report modal avec la volonté de favoriser les échanges France-Italie, d'intégrer la France dans le circuit des échanges européens, et d'aider au développement de l'Europe du Sud ».

Chronique du développement durable

✗ Plus d'un milliard de véhicules légers sillonnent les routes de la planète, 80 millions ont été fabriqués en 2012 soit plus de 210 000 chaque jour, légèrement plus que d'humains supplémentaires. Depuis 10 ans, la flotte de voitures en Chine augmente de 25% tous les ans : elle est passée de 10 millions en 2000 à 73 millions en 2011 (www.notre-planete.info). Pékin compte 20 millions d'habitants et 4 millions de voitures.

✗ Lors de la récente conférence FutureCast de Palo Alto (Californie), le consultant Frost & Sullivan a rappelé que le pétrole va disparaître, que 100 millions de voitures (20% du parc mondial) sont inutilisées, que les accidents tuent 100 000 personnes et coûtent 500 milliards de dollars chaque année. Selon lui, l'industrie automobile doit éviter le syndrome Kodak, entreprise qui n'a pas vu venir la révolution de la photographie numérique et s'est effondrée.

Fret ferroviaire

Selon **Hubert du Mesnil**, président de Lyon-Turin Ferroviaire : « pendant des décennies, la France ferroviaire s'est concentrée sur le trafic voyageurs, notamment TGV ; il existait un consensus à tous les niveaux : citoyens, politiques, SNCF. Cette vision sous-estimait l'importance de la logistique pour l'économie. Le sentiment a changé récemment mais il existe un lourd passif. La perception est très différente en Allemagne où le trafic fret est traité à égalité avec celui des voyageurs. La solution serait que le fret soit reconnu comme une véritable priorité par les responsables politiques. L'ouverture générale du trafic fret ferroviaire à la concurrence en Europe crée un environnement favorable pour inciter la France à redonner au fret la place qu'il n'aurait pas dû perdre ».

Sujets de bac

Section Philosophie - Illustrez cette maxime d'Henri Bergson : « l'avenir n'est pas ce qui va arriver mais ce que nous allons en faire ».

Section Lettres - Commentez ce propos de l'inventeur Charles Franklin Kettering : « le monde déteste le changement, c'est pourtant la seule chose qui lui a permis de progresser ».

Section Economie - Commentez cette remarque du général de Gaulle en l'appliquant au secteur des transports : « l'avenir dure longtemps ».

Section Sciences - Explicitez et discutez cette réflexion de Yann Arthus-Bertrand : « nous ne tirons aucune leçon du passé, nous continuons à vivre en ne changeant rien, nous constatons seulement les dégâts ».

Brèves

Ecotaxe poids lourds

Le cabinet BP2R a interrogé 130 grandes entreprises, surtout de distribution : une sur trois anticipe l'écotaxe et change sa logistique. Si de plus en plus de dentifrices sont vendus sans carton d'emballage, c'est qu'on peut ainsi transporter bien plus de tubes dans un même camion. Depuis le début 2014, les principales marques de déodorants ont réduit la taille de la bouteille de moitié ; résultat : 20% de camions supprimés.

Selon un expert des transports non identifié, cité par les medias, « la France a acheté pour 800 millions d'euros un système de perception de l'écotaxe pour le jeter alors qu'il pouvait lui rapporter 1,2 milliard par an ».

Selon Emmanuelle Cosse, secrétaire nationale d'EELV : « la ministre de l'Ecologie souhaite enterrer l'écotaxe sous prétexte qu'elle est anti-sociale, alors que c'est le manque d'écologie qui fragilise les ménages les plus défavorisés ; c'est l'absence de courage politique face au lobby du diesel qui nous empoisonne aujourd'hui et, en premier lieu, ceux qui habitent le long des grands axes routiers ».

Illustration : Andy Singer

Autoroute ferroviaire

Près de 15 % des camions circulant entre l'Espagne et l'Europe du Nord empruntent l'autoroute ferroviaire Perpignan-Luxembourg ouverte en 2007. Le trajet est effectué en 15 h au lieu de 24 h par la route, 60 000 remorques devraient ainsi être acheminées en 2014.

Fin 2015, un embranchement de 350 km vers Calais sera ajouté à cet axe pour acheminer les camions circulant entre l'Espagne et l'Angleterre. En 2016, l'autoroute ferroviaire Atlantique devrait être ouverte sur le tracé Lille à Bayonne via Paris et Bordeaux : deux allers-retours quotidiens de trains de 750 m de long au démarrage, quatre allers-retours de trains de 1 050 m de long à l'horizon 2020 (coût des travaux : 300 millions). La capacité annuelle, de près de 32 000 camions au départ, sera progressivement portée à 88 000.

Pétition

L'association des usagers des transports d'Auvergne (AUTRA) propose une pétition contre la fermeture de la section Laqueuille-Eygurande et la disparition des liaisons ferroviaires directes de Clermont-Ferrand vers Limoges, Brive et Bordeaux.

Lien vers la pétition : http://urlz.fr/m3x

BIEN DIT

✓ **Nathalie Teppe**, présidente de l'Association pour le développement des transports en commun de Grenoble : « la gratuité des transports lors d'un pic de pollution est une mesure symbolique qui ne change pas grand chose, il faut agir sur le long terme ».

✓ **Régine Lange**, présidente de la fédération Atmo France : « les mesures d'urgence peuvent répondre au phénomène ponctuel des pics de pollution, mais il faut prendre des mesures structurelles pour éviter d'autres pics ».

Métro gratuit

A Pékin, les 20 millions d'habitants (qui possèdent 4 millions de voitures) produisent 18 000 tonnes de déchets ménagers par jour et les autorités testent sur une des 16 lignes de métro une machine combinant la distribution des tickets et la collecte des déchets. Pour chaque bouteille insérée, l'usager est crédité de 10 centimes de yuan. Le ticket de métro coûtant 2 yuans, l'usager doit rapporter 20 bouteilles vides pour obtenir un voyage gratuit.

A Moscou, un appareil va distribuer un ticket de métro contre 30 flexions, à la station Vystavotchnaïa, selon le Comité olympique de Russie. L'appareil comptabilisera le nombre de flexions qu'effectuera le passager. L'installation de la machine aura lieu dans le cadre du projet « Changements olympiques », qui veut encourager le sport dans la vie courante des citadins.

Bêtisier

✗ **Jacques Bianchi**, président de la Chambre de Commerce et d'Industrie du Var : « le tramway, c'est cinq ans de travaux ; il ne faut pas tuer la vie du centre-ville » (L'Express du 26-02-2014).

✗ **La Ligue des conducteurs et la Fédération française des motards en colère** : « le Conseil national de la sécurité routière est une marionnette à la botte du tout-répressif ». Ces associations préconisent « un apaisement des comportements » mais dénoncent « une inflation sécuritaire » et « un système complètement punitif » (un adjectif populiste décidément très à la mode).

Ecotaxe : des propositions dangereuses

La ministre Ségolène Royal s'oppose ouvertement à l'écotaxe (FNAUT Infos 224).

Des critiques incompréhensibles

1 - L'écotaxe serait une « fiscalité punitive » socialement inéquitable.

2 - Répercuter la taxe sur les chargeurs, comme cela a été prévu, serait « absurde », « on n'atteindra pas l'objectif car c'est aux camions de payer l'entretien des routes ».

3 - Les transporteurs routiers ne disposeraient pas d'alternative ferroviaire.

4 - Il faudrait taxer les seuls transporteurs étrangers car « si tout le monde passe sous les portiques, tout le monde paye » (en réalité, les portiques ne servent qu'à dépister les fraudeurs).

Les réponses de la FNAUT

1 - Considérer l'écotaxe comme un impôt est un contresens. L'écotaxe vise au contraire à soulager le contribuable d'une partie des coûts du transport routier. C'est une redevance kilométrique d'usage de la voirie (comme les péages versés à RFF ou VNF), combinée à une taxe pollueur-payeur.

Le faible niveau prévu de l'écotaxe (4 fois inférieur à celui de la LKW Maut allemande, qui rapporte 4,5 milliards d'euros par an) n'entraînerait qu'une hausse marginale (nettement inférieure à 1 %) du prix des biens de consommation.

2 - Ce sont bien les chargeurs qui doivent être taxés, ce sont eux les donneurs d'ordre, l'écotaxe les inciterait à rationaliser leur logistique et à davantage utiliser le rail et la voie d'eau. Les transporteurs font leur métier.

3 - Dès aujourd'hui, le rail et, dans les régions mouillées, la voie d'eau permettent des reports de trafic par rabattement. Et comment améliorer l'alternative à la route sans investir ? Sans ressource nouvelle décisive, le trafic restera sur la route.

4 - Tous les camions en circulation (600 000 français et 200 000 étrangers) usent les routes et sont à l'origine d'accidents et de nuisances, tous doivent donc être soumis à l'écotaxe. Aujourd'hui les étrangers ne paient rien, il y a distorsion de concurrence, mais l'écotaxe vise précisément à la corriger.

Des propositions inapplicables

5 - Imposer une vignette aux transporteurs étrangers à l'entrée en France « comme en Suisse » (en Suisse, la vignette n'est imposée qu'aux voitures).

6 - Obliger les transporteurs étrangers à utiliser les autoroutes et taxer les sociétés d'autoroutes car elles bénéficieraient de recettes supplémentaires importantes.

Les réponses de la FNAUT

5 - La législation européenne (libre circulation des biens) issue du traité de Rome de 1959 interdit toute discrimination entre transporteurs français et étrangers. Une vignette serait une taxe forfaitaire, et non kilométrique.

6 - Les camions étrangers utilisent déjà largement les autoroutes. Comment les obliger tous à le faire ? Taxer les bénéfices des sociétés autoroutières est une bonne idée, mais on peut (et on doit) le faire aussi si l'écotaxe est maintenue car ces sociétés bénéficieraient alors de reports de trafic.

Un objectif oublié

Les propositions de la ministre ignorent l'objectif premier de l'écotaxe : réduire le trafic routier pléthorique.

La distorsion décisive de concurrence, que la ministre ignore, est celle qui existe entre la route et le rail.

De multiples avantages concurrentiels ont été accordés récemment au transport routier : travaux routiers, baisse de la taxe à l'essieu (50 millions par an) et de la taxation du gazole (150 millions par an), autorisation générale de circulation des 44 tonnes (400 millions par an d'entretien supplémentaire des routes), suppression de la subvention annuelle de l'Etat à RFF pour le fret (135 millions).

Un report punitif

Le maintien de l'écotaxe est crucial. Son report est en effet punitif pour :

- les usagers des transports (blocage des projets de TCSP, freinage des travaux ferroviaires, abandon de lignes régionales et interrégionales) car la subvention annuelle de l'Etat à l'Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France (AFITF) est passée de 700 à 350 millions ;
- les habitants soumis aux nuisances de la route (l'écotaxe limiterait par exemple les reports de trafic en Alsace provoqués par la mise en place des taxes LKW Maut et RPLP respectivement en Allemagne et en Suisse) ;
- les contribuables qui subventionnent le transport routier de fret.

Enfin, outre la perte annuelle de 800 millions, son abandon obligerait l'Etat à dédommager la société Ecomouv, chargée de collecter l'écotaxe, à hauteur de 800 millions : où trouver une telle somme ?

Faute de pédagogie, l'écotaxe, mal nommée, est apparue comme un impôt supplémentaire alors que, dans l'esprit du Grenelle de l'environnement, il s'agissait d'abord d'un levier important du report nécessaire du trafic routier sur le rail et la voie d'eau.

Il n'y a pas d'alternative à l'écotaxe. Les propositions de la ministre de l'Ecologie sont dangereuses et inapplicables. Détail révélateur : seuls les Bonnets rouges bretons et les lobbies (transporteurs routiers, agroalimentaire, grande distribution) les approuvent.

La FNAUT demande donc au gouvernement de ne pas céder devant les lobbies qui s'opposent à l'écotaxe au détriment de l'intérêt général.

Activités de la FNAUT

- Le conseil national de la FNAUT a reçu récemment divers experts afin d'alimenter ses réflexions : Gérard Mathieu, Jacques Pavaux et Marc Gaudry sur le bilan carbone des investissements ferroviaires ; Michel Quidort, directeur chez Transdev et André Thinières, délégué général d'Objectif OFP, sur l'exploitation des voies ferrées régionales ; Olivier Domenach, consultant transport, spécialiste des modes de gestion des transports publics (DSP, régie, société publique locale) ; Guillaume Sainteny, économiste spécialiste de la fiscalité écologique ; Philippe Caradec, conseiller mobilité à la DATAR ; Denis Baupin, député EELV et ancien adjoint au maire de Paris. Lors de son assemblée générale 2014, la FNAUT a reçu Patrick Doutreligne, délégué général de la Fondation Abbé Pierre, qui a fait un exposé sur la politique du logement et son impact sur l'étalement urbain.
- Jean Sivardière est intervenu lors du colloque des associations Avenir Transports et Villes et Régions de la Grande Vitesse sur l'évolution du modèle économique du transport de voyageurs.
- Jean Macheras est intervenu lors du colloque Optima sur l'intermodalité route-transport collectif, organisé par l'IFSTARR lors du congrès européen de la recherche sur les transports.
- La FNAUT a porté plainte pour pratique commerciale trompeuse auprès du Jury de Déontologie Publicitaire contre la publicité pour la voiture électrique Zoé diffusée dans Le Parisien du 17 mars 2014, dans le contexte d'un pic de pollution, par le constructeur automobile Renault : « pour lutter contre la pollution, roulez en voiture ».
- La FNAUT a reçu Didier Gonzalès, maire de Villeneuve-le-Roi, qui souhaite la fermeture de l'aéroport d'Orly et défend le projet NDDL.
- Jean Macheras a représenté la FNAUT au jury des trophées de l'innovation du GIE Transport public (GART et UTP).

Journée de formation

La journée de formation 2014 de la FNAUT aura lieu à Paris le vendredi 5 septembre sur le thème de l'exploitation des transports ferroviaires urbains (métros et tramways) et interurbains. Intervenants : SNCF, RATP, Transdev. Inscription gratuite mais obligatoire : contact@fnaut.org.

fnaut infos- Bulletin mensuel d'information
Directeur de publication : Jean Sivardière
CPPAP n° 0915 G 88319 - Dépôt légal n°225
ISSN 0983-172 X - Tirage : 1200 ex.
Imprimerie : Sipap-Oudin, 86000 Poitiers
Abonnement 10 numéros : Individuels : 18 €
Administrations, sociétés, organismes, Étranger : 35 €
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
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

fnaut infos
transport - consommation - environnement

n°226
juillet-août 2014
édition nationale

Bulletin de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports

Le pic de pollution, le rapport du GIEC ... et les nouveaux élus municipaux

Besançon, quartier de la Viotte (photo : Marc Debrincat)

On pouvait espérer que le grave pic de pollution de l'air survenu début mars et, plus récemment, les nouveaux avertissements lancés par le Groupe international d'étude du climat (GIEC) provoqueraient un sursaut des nouveaux responsables politiques locaux et nationaux, et en particulier une réorientation de la politique des transports allant au-delà des bonnes intentions. Il n'en est rien, on assiste au contraire à une régression inquiétante. Des projets de transport collectif urbain en site propre sont remis en question, alors que de multiples projets d'investissements routiers urbains et interurbains sont relancés. Par ailleurs, les Contrats de plans Etat-Régions privilégient la route, toute une partie du réseau ferré est abandonnée, et la taxe poids lourds n'est toujours pas mise en œuvre.

Le 5ème rapport du GIEC

Le message délivré le 13 avril par les 235 experts du GIEC, originaires de 58 pays différents, est sans ambiguité : il n'est plus temps de tergiverser si on veut limiter à 2°C la hausse de la température moyenne de la surface de la planète d'ici la fin du 21ème siècle, il faut agir vite et fort. La hausse atteint déjà 0,8°C par rapport à la période pré-industrielle ; au-delà de 2°C, la vie sur terre deviendrait problématique.

Pour y parvenir et éviter une évolution catastrophique, le GIEC préconise une véritable révolution économique : il est indispensable que l'humanité réduise ses émissions de gaz à effet de serre (GES) de 40 % à 70 % d'ici 2100. Or ces émissions n'ont jamais été aussi élevées qu'entre 2000 et 2010, et le rythme de leur progression s'accélère (+1,3 % par an entre 1970 et 2000 ; + 2 % par an depuis 2000) malgré les efforts entrepris depuis une quinzaine d'années.

Nos responsables politiques connaissent toutes ces données mais ils semblent ne pas les comprendre. Certes le projet de loi sur la transition énergétique (qui devrait aboutir à l'automne 2014) fixe un objectif ambitieux à notre pays : réduire de 30 % notre consommation d'énergie fossile et de 40 % nos émissions de GES d'ici 2030. Mais rien de décisif n'est proposé dans le secteur des transports malgré son importance cruciale (28 % de nos émissions de GES, dont 90 % dues à la route).

Et, à court terme, le gouvernement hésite à s'engager : le plan vélo manque d'ambition, le plan de relance du fret ferroviaire est bien timide (FNAUT Infos 225), il n'est pas encore question d'abaisser la vitesse maximale autorisée sur les autoroutes, et même une suggestion de la FNAUT consistant à rendre les plans de déplacements urbains obligatoires dans les agglomérations de moins de 100 000 habitants est ignorée. Sans parler du report de la taxe poids lourds...

Et l'Europe ?

Consciente de l'impact décisif des décisions prises au niveau européen dans le secteur des transports, la FNAUT souhaitait connaître les orientations des partis politiques français présentant ou soutenant des candidats aux élections du 25 mai. Elle a donc adressé le 23 janvier à huit partis (PCF, PG, EELV, PS, MODEM, UDI, UMP et FN) dix questions précises portant sur les droits des voyageurs, le transport ferroviaire, la circulation routière, le transport aérien et la fiscalité.

L'Union européenne renforcera-t-elle les droits des voyageurs ? Améliorera-t-elle les relations ferroviaires internationales ? Financera-t-elle les grands projets d'infrastructures et lesquels ? Favorisera-t-elle un report du trafic routier de fret sur le rail et la voie d'eau ? Autorisera-t-elle la circulation des mégacamions de 60 tonnes ? Encouragera-t-elle la taxation du kérosène consommé dans les vols intra-européens ?

Nous nous étions assurés auprès de chacun des huit partis, par téléphone, que notre lettre serait lue par un responsable compétent. Une réponse était demandée pour le 18 avril afin de pouvoir en rendre compte avant l'élection.

Malgré une relance effectuée le 20 avril, UNE SEULE réponse, celle des écologistes EELV, au demeurant satisfaisante sauf leur opposition au projet Lyon-Turin, nous est parvenue (en 2009, nous avions obtenu trois réponses, FNAUT Infos 175). Sur les sites internet des autres partis, on ne trouve (parfois) que des banalités sur « les transports et le développement durable ».

Cet épisode est inquiétant. Il en dit long, non seulement sur le mépris de la plupart des partis politiques français à l'égard des citoyens et de leurs associations (qui ont quand même le droit de savoir ce que pensent les partis et les futurs eurodéputés), mais aussi sur leur manque d'intérêt pour la politique européenne et les transports : il est clair que les partis interrogés, y compris parmi les plus favorables à la construction européenne (tels que les centristes), ne pensent rien en matière de transport et ne travaillent pas ce domaine ; leurs réponses auraient dû être prêtes depuis longtemps et nous parvenir par retour. Ne nous étonnons pas du peu d'influence de notre pays au sein du Parlement européen.

Jean Sivardière

Après les élections municipales : pas de tramways, des parkings !

Lors des élections municipales de 2008, les adversaires des transports collectifs, du tramway en particulier, avaient été sanctionnés par les électeurs : à Paris, Reims, Tours (FNAUT Infos 164). En 2014, la situation a changé.

On se souvient de l'inertie des pouvoirs publics - Etat et collectivités locales - lors du pic de pollution de l'air qui a affecté de nombreuses agglomérations, début mars dernier : « ne bougez pas, respirez avec modération et attendez que le vent se lève ». Puis, comme s'il ne s'agissait que d'un épisode anodin, les candidats ont accumulé, lors de la campagne électorale, les fausses bonnes idées, gadgets et promesses démagogiques et incohérentes au lieu de traiter les problèmes de fond tels que la pénurie d'aménagements cyclables, le manque de capacité des transports collectifs et la maîtrise nécessaire de la voiture (FNAUT Infos 223 et 224).

Qu'en est-il aujourd'hui sur le terrain, après les élections ? La FNAUT a enquêté dans 50 villes. D'une manière générale, les nouveaux élus, peu compétents en matière de transports, sont nombreux à être défavorables au transport collectif. Une régression de la maîtrise de la voiture, voire un retour à l'obscurantisme des années Pompidou, est à craindre ou même clairement engagée.

Enquête de la FNAUT

Indépendamment du report de l'écotaxe qui fragilise leur financement, des projets de TCSP, tramways ou même BHNS, sont remis en question : à Amiens, Angoulême, Aubagne (2ème ligne de tram), Avignon (la nouvelle maire PS refuse le tramway), Caen, Chalon-sur-Saône, Montbéliard, Niort, Pau. La valorisation possible des lignes ferroviaires périurbaines est ignorée.

Des couloirs réservés aux bus et cyclistes, jugés trop gênants pour la circulation automobile, sont supprimés : Evreux, Thionville, Tourcoing. Des rues sont rouvertes à la circulation : Amiens. Des traversées rapides du centre-ville vont être créées : Saint-Etienne. Des rocades autoroutières sont prévues : Toulouse.

Le stationnement gratuit se répand (la première heure et le samedi, le stationnement minute en hypercentre) : Angers, Angoulême, Caen, Chambéry, Hazebrouck, La Roche-sur-Yon, Limoges, Quimper, Saint-Omer. A Amiens, la maire s'est engagée à rendre quasi-gratuit le stationnement résidentiel.

Des parkings centraux sont établis sur des places existantes ou vont être construits : Ajaccio, Belfort, Béthune, Charleville-Mézières, Limoges, Marseille, Pau, Périgueux, Privas, Quimper, Reims, Saint-Etienne, Tourcoing.

Les arguments des nouveaux élus datent des années 1960 :

- le tramway (et même le BHNS) est jugé trop coûteux ; en réalité, il est combattu surtout car il consacre et symbolise le recul de l'automobile en ville ;
- les sites propres (tramways, bus) gênent la circulation automobile ;
- il faut améliorer l'accès automobile du centre pour aider les commerçants ;
- « l'automobile, c'est la liberté ».

Le décalage entre ces orientations d'arrière-garde et les souhaits de l'opinion est évident. Selon un sondage récent (YouGov pour 20 Minutes), 85,5 % des personnes interrogées estiment, face aux embouteillages et aux pics de pollution, que « davantage de moyens alternatifs à la voiture devraient être proposés pour circuler en ville ».

Des villes passées à droite

Ajaccio – Le nouveau maire UMP Laurent Marcangeli constate que les Ajacciens aiment la voiture et déplore que les automobilistes aient été « matraqués » par la municipalité précédente PS. Il veut établir de nouvelles voies de circulation et créer 1200 places de parking. Il envisage un transport en site propre sur l'axe est-ouest.

Amiens - Pendant sa campagne, la nouvelle maire Brigitte Fouré (UMP) s'est opposée au projet de tramway défendu par le candidat PS Thierry Bonté qui l'avait élaboré : absence de traversée du centre-ville et coût trop élevé. Une fois élue, elle déclare : « C'est donc un non définitif au tram sauf si on parle de tram innovant sur pneus, un système qui existe déjà à Nancy. Les bus rouleraient à l'électrique sur un circuit ressemblant à un tram, les travaux seraient bien moins conséquents donc bien moins dangereux pour les commerçants ». Elle évoque aussi « le tram aérien, qui ressemble à une sorte de funiculaire ». Elle a rouvert à la circulation l'Anneau Vert contournant le centre piétonnier et veut rendre le stationnement résidentiel quasi-gratuit. Alain Gest (UMP), nouveau président d'Amiens Métropole, a confirmé l'abandon du tramway et une remise à plat du PDU, évoquant des « pistes innovantes telles que l'intermodalité par voie fluviale et voie ferroviaire ».

Angoulême - Le nouveau maire, Xavier Bonnefont (UMP), a promis l'abandon du projet « pharaonique » de BHNS, la gratuité du stationnement central « pour soutenir les commerçants » et la gratuité des transports « comme à Châteauroux ».

Aubagne - La ville a basculé du PC à l'UMP. Le nouveau maire Gérard Gazay maintiendra sans doute la gratuité des transports, mais la ligne de tramway ne sera pas prolongée.

Belfort - Le nouveau maire Damien Meslot (UMP) veut créer deux parkings silos et des places de stationnement minute pour aider le commerce.

Béthune - Olivier Gacquerre, nouveau maire UDI, a pour objectif de « réveiller et faire prospérer Béthune, de redonner du brillant et du dynamisme à la ville ». Moins d'une semaine après son élection, il a rouvert la Grand-Place à la circulation, alors qu'elle était piétonne, c'était l'une de ses promesses de campagne : « il faut vivre dans son temps, l'automobile ne va pas disparaître, c'est une liberté, une mobilité ». Il va finalement transformer la Grand-Place en parking, car les automobilistes ont vite commencé à s'y garer. Et puisqu'il est possible de se garer en surface, plus personne n'utilise le parking souterrain situé sous la place.

La municipalité espère que le retour de la voiture dans le centre-ville va attirer « les habitants du bas-pays, qui n'ont d'autre choix que de prendre leur voiture ». Critiqué par les écologistes, le maire répond : « Je suis Béthunois depuis trente-huit ans. Avant, on se garait n'importe où, Béthune vivait. On n'est pas tous morts ».

Caen - L'UMP Joël Bruneau a battu le maire sortant PS Philippe Duron. Il souhaite remettre à plat le projet de tramway préparé par son prédécesseur. Il a promis la gratuité des transports le mercredi après-midi et le week-end, « une navette circulaire gratuite » autour du plateau piétonnier et reliant les zones de stationnement, et la gratuité de la première demi-heure de stationnement dans le centre. L'ancien maire proposait « une navette électrique gratuite parcourant l'hyper-centre en fin de semaine » et la gratuité du stationnement pour les voitures écologiques.

Chalon-sur-Saône - La ville a basculé à droite. Le nouveau maire Gilles Platret veut « ne plus opposer bus et voiture », abandonner le projet de deuxième BHNS et faire « des aménagements pour retrouver une fluidité de la circulation au cœur de ville ».

Charleville-Mézières – Le nouveau maire UMP, Boris Ravignon, ancien conseiller transport à l'Elysée, veut « faciliter la circulation et le stationnement pour redonner vie à la ville ». Il rendra gratuite 1h30 de stationnement le samedi et les mercredis et vendredis après-midi, et créera plusieurs parkings nouveaux. L'ancien maire PS Philippe Pailla proposait deux parkings gratuits supplémentaires dans le centre-ville.

Une ville passée à gauche

Avignon - La nouvelle maire Cécile Helle (PS) a préconisé la gratuité des transports et combattu vigoureusement le projet de tramway, trop coûteux et au tracé mal conçu selon elle, et elle veut aujourd'hui bloquer les travaux. La présidence du Grand Avignon est revenue à l'UMP Jean-Marc Roubaud, qu'elle espère convaincre de privilégier le BHNS, mais celui-ci a rappelé qu'en cas d'abandon, 30 à 40 millions d'euros seraient gaspillés.

Des villes restées à gauche

Besançon - Le maire PS Jean-Louis Fousseret veut un TCSP entre la gare centrale de Viotte et un pôle d'échange multimodal desservant le campus universitaire, mais aussi 350 places de parking en centre-ville.

Lyon - Gérard Collomb (PS) a été réélu maire et président de la Communauté urbaine. Les projets de métro ou de tramway du maire et ceux de son adversaire UMP Michel Havard reprenaient largement les propositions de l'association Lyon Métro Transport Public (tous deux sont favorables à l'achèvement de l'Anneau des sciences ou périphérique ouest, et à l'A45). Durant cette mandature, le prolongement de la ligne B du métro d'Oullins aux Hôpitaux Sud et l'achat de rames pour la ligne D ne permettront pas de lancer de nouveaux investissements lourds. Par ailleurs, le projet de desserte du Grand Stade par la ligne de tram T5 prolongée derrière Eurexpo se poursuit : en dépit de l'avis défavorable du commissaire enquêteur, ce projet est porté à la fois par la gauche et par la droite.

Nantes - Les projets de tramway dans l'Ile et de jonction des lignes 1 et 2 sont maintenus. La nouvelle maire PS Johanna Rolland, également présidente de Nantes Métropole, veut cependant créer plus de 1000 places supplémentaires de stationnement en centre-ville.

Strasbourg - Le maire PS Roland Ries est réélu. Le tramway vers Kehl est en construction, le tramway sera prolongé vers Illkirch et ira jusqu'à Schiltigheim, un BHNS sera réalisé en rocade. Mais Roland Ries a fini par accepter le projet de grand contournement ouest (GCO) de Strasbourg défendu par Fabienne Keller (UMP).

Une ville passée à l'écologie

Grenoble - Les écologistes soutenus par le mouvement associatif l'ont emporté sur le PS. Le nouveau maire Eric Piolle veut renforcer l'aménagement cyclable de la ville pour multiplier par 3 la part modale du vélo (7 % aujourd'hui), étendre le réseau de tramway et l'amplitude horaire des services, et abandonner le projet d'élargissement de l'autoroute urbaine A480.

Evreux - Le nouveau maire, Guy Lefrand (UMP), a immédiatement mis en œuvre l'une de ses promesses électorales : rétablir la circulation sur deux voies rue du Dr Oursel, en plein centre-ville. La municipale précédente avait réaménagé cette artère commerçante en créant une voie réservée aux bus et aux vélos et en supprimant le stationnement des voitures sur un côté de la chaussée de manière à élargir le trottoir. L'aménagement de ce couloir avait coûté 100 000 euros, mais : « ce couloir était expérimental, il a prouvé sa totale inefficacité, il créait des bouchons ».

Limoges - Le maire sortant PS Alain Rodet, défenseur acharné du projet de LGV Poitiers-Limoges, a été battu par Emile-Roger Lombertie (UMP), qui veut « rendre l'usage de la voiture de plus en plus facile » et a immédiatement rendu gratuit le stationnement dans l'hypercentre le samedi. Il veut « augmenter systématiquement le nombre des voies réservées aux bus tout en maintenant la fluidité automobile », et « créer un grand parking en centre-ville ».

Niort - Le nouveau maire Jérôme Baloge (UMP) veut inciter les automobilistes à utiliser le transport collectif en améliorant sa qualité et sa régularité, mais en assurant une fluidité de la circulation. Mais, alors que les bus sont englués dans les bouchons, il a immédiatement éliminé le projet de BHNS prévu mais mal défendu par ses adversires politiques. Il est favorable à une « piétonnisation tolérante » et veut expérimenter la gratuité des transports tout en promettant un « stop fiscal ».

Pau - Le nouveau maire François Bayrou (MODEM) a promis de revoir le projet de BHNS et de créer un anneau de circulation automobile autour du centre, 2500 places de parking dont 1000 en souterrain sous la place de Verdun et des navettes gratuites par microbus pour « irriguer le centre ».

Périgueux - Le nouveau maire UMP Antoine Audi refuse le BHNS et veut créer des parkings dans le centre.

Privas - Le nouveau maire (DivD) Michel Valla veut accroître le stationnement central avec des arrêts minute près de certains commerces.

Quimper - Le nouveau maire UMP Ludovic Jolivet a promis de renforcer le transport collectif (avec des bus de 9 m au lieu de 12 et la gratuité le samedi matin), une offre de parking accrue (+ 900 places) et gratuite après 17h, et des « modes de propulsion alternatifs » (Bluecar, scooters électriques, Velib) garantissant aux habitants « liberté, flexibilité, économie ».

Reims - Arnaud Robinet, nouveau maire UMP, veut « mettre fin à la chasse à l'automobile », fluidifier la circulation, augmenter le nombre des places arrêt-minute et mettre des bus plus petits et électriques en hypercentre. Il dénonce la réduction du nombre de places de stationnement depuis 2008 et la hausse des tarifs. Il s'oppose à la transformation de la Voie Taittinger en boulevard urbain pour ne pas pénaliser l'économie locale. Selon Valérie Beauvais, adjointe au maire, « il va falloir repenser la circulation

Autolib (photo : Marc Debrincat)

des bus, la rue des Élus n'a pas vocation à subir ce défilé incessant de bus accordéons et, de même, la rue de Talleyrand accessible uniquement aux bus et riverains est un non-sens ; il faut réintroduire un peu de voitures en centre-ville pour inciter les Marnais à venir y faire leurs courses plutôt qu'en périphérie ; depuis l'installation du tram, la fréquentation des commerces a baissé de 10 % ; il faut recréer des places de stationnement dans l'hypercentre ».

Saint-Etienne - Le nouveau maire UMP Gaël Perdriau a tout promis : une nouvelle ligne de tramway entre les gares de Châteaucreux et de La Terrasse, un BHNS, de nouvelles places de parking dans le centre, le rétablissement d'un axe automobile perpendiculaire à la Grand'Rue pour améliorer l'accessibilité du centre et la gratuité des transports urbains lors des pics de pollution.

Saint-Omer - Le nouveau maire, François Decoster (UMP), offre une heure gratuite de stationnement dans un parking du centre-ville et expérimente pendant deux mois la gratuité du stationnement le samedi.

Thionville - La nouvelle maire UMP, Anne Grommerch, a supprimé des pistes cyclables « pour fluidifier la circulation ».

Toulouse - Le nouveau maire UMP Jean-Luc Moudenc veut « mettre un terme à la chasse à la bagnole » car « chacun doit pouvoir choisir son mode de déplacement ». Il a promis une deuxième rocade autoroutière à péage pour délester la première, et une troisième ligne de métro (« beaucoup plus économe que le tramway qui crée encore plus de bouchons dans la ville »), sans en préciser le mode de financement. Tous les projets de BHNS seront stoppés pour ne pas supprimer de voies de circulation. « Nous devons privilégier les transports souterrains aux transports de surface qui génèrent des embouteillages monstres ».

Tourcoing - Le nouveau maire Gérald Darmanin va rétablir la circulation à double sens sur l'axe Leclerc en centre-ville et, pour cela, supprimer un couloir à contre-sens réservé aux bus : les automobilistes sont nombreux à anticiper la décision. Il prévoit du stationnement sur la place principale qui avait été piétonnisée.

Tours - Serge Babary (UMP) a battu le maire sortant PS Jean Germain. Selon lui, « il aurait fallu terminer le périphérique routier avant de construire la première ligne de tramway ».

Paris : nous voulons des mesures de fond, pas des gadgets !

Lors des élections municipales récentes, l'AUT Ile-de-France avait adressé ses suggestions aux deux principales candidates à la mairie de Paris, Anne Hidalgo et NKM.

Des mesures de fond (2 exemples)

Une priorité aux bus sur tout leur parcours et notamment aux carrefours.

Des aménagements cyclables dans tous les quartiers, plus utiles qu'une piste cyclable sur la Petite ceinture.

Ne pas se tromper d'objectifs

Faciliter le stationnement des voitures et des motos ne fera qu'encourager la pollution et la congestion.

Prétendre «fluidifier leur circulation» est également illusoire. Il faut au contraire limiter les possibilités de transit en voiture à travers la capitale.

Remettre en cause des couloirs de bus protégés qui ont montré leur efficacité (boulevards Montparnasse et Port-Royal) serait une aberration.

Autoriser les couloirs de bus à la voiture électrique serait également une erreur, préjudiciable au bon fonctionnement du réseau de transports publics.

Non aux gadgets ruineux

La dédieselisation du parc des bus supposerait une dépense faramineuse au détriment d'actions plus urgentes. Les bus diesels ne sont responsables que de 1 % à 2 % de la pollution parisienne.

La couverture intégrale du périphérique serait ruineuse et impossible en de nombreux endroits. Mieux vaut dépenser pour réhabiliter les places au bénéfice des piétons.

La nouvelle maire Anne Hidalgo (PS) promet de multiplier les aménagements en faveur des piétons et des cyclistes, mais ne voit dans les autobus que leurs nuisances et dans l'emprise de la Petite ceinture ferroviaire qu'un site pour promenade cyclo-piétonne ! Bien qu'ancienne ministre de l'Ecologie, sa concurrente NKM (UMP) avait mené une campagne très favorable à la circulation automobile.

Anne Hidalgo ne disposera pas de la majorité absolue au Conseil de Paris et devra composer avec ses alliés écologistes (EELV) à qui elle a confié la responsabilité des transports. « Nous sommes résolus à poursuivre la baisse du trafic automobile à Paris, car il constitue la principale source de pollution ».

Le tramway des Maréchaux sera bouclé et desservira ainsi l'université Dauphine et le bois de Boulogne. Le tramway entrera d'autre part dans Paris, grâce à une liaison entre la porte de Vincennes et la place de la Nation. À suivre également, le projet défendu par EELV d'un tramway le long de la rive droite de la Seine, et celui d'une liaison TCSP entre les gares.

Autopartage ou voiture en libre service ?

Nous avons explicité, dans FNAUT Infos 219, les différences entre la voiture en libre service (Autolib' à Paris et en proche banlieue, Bluecar à Lyon, Autocool à Bordeaux) et l'autopartage traditionnel (par exemple Mobizen à Paris). Une enquête récente du cabinet 6T auprès de 644 utilisateurs d'Autolib' habitant près des bornes confirme nos analyses. Contrairement aux affirmations triomphalistes de la Ville de Paris, qui a mis en place ce service fin 2011 avec Bolloré, producteur des Bluecar électriques, Autolib' incite beaucoup moins que l'autopartage à renoncer à la possession d'une voiture particulière, malgré une offre très dense : 5 stations et 11 véhicules par km² dans Paris.

« Nous voulions déterminer si Autolib' constitue vraiment une solution de transport alternative ou s'il s'agit surtout de marketing politique », explique Nicolas Louvet, directeur du cabinet 6T.

Avant de souscrire un abonnement, 50 % des 43 000 abonnés à l'année possédaient une voiture individuelle. Depuis qu'ils utilisent Autolib', 40 % sont encore motorisés : 30 % des abonnés conservent une voiture et 10 % en conservent même deux, alors que seuls 13 % des abonnés à Mobizen sont encore propriétaires d'une voiture.

L'autopartage oblige l'usager à trouver une place de parking à destination, puis à revenir au point de départ pour rendre la voiture empruntée : cette contrainte fait que l'abonné n'utilise une voiture autopartagée qu'en cas de besoin impératif de se déplacer en voiture. Autolib' est d'une utilisation bien plus tentante, en « trace directe » : la voiture empruntée dans une station peut être rendue dans n'importe quelle autre station, avec parking garanti.

En pratique, Autolib' concurrence donc fortement tous les autres moyens de déplacement : voiture personnelle, mais aussi transport collectif, taxi, vélo, deux-roues à moteur. L'abonné à Autolib' (le plus souvent un homme gagnant entre 3000 et 6 0000 euros par mois) utilise le service 2 à 3 fois par semaine en moyenne, le nombre de kilomètres qu'il parcourt en voiture (personnelle ou Bluecar) ne diminue que de 11 %. Au contraire, l'autopartageur utilise la voiture moins de 3 fois par mois (- 45 %), il privilégie le vélo et le transport collectif.

L'autopartage traditionnel est donc bien le dispositif que les municipalités doivent encourager pour parvenir à une réduction de la circulation automobile en ville et à une démotorisation des citadins permettant de récupérer une partie de l'espace public aujourd'hui accaparé par la voiture.

L'automobilisme est-il un humanisme ?

On connaissait l'équivoque « voiture citoyenne » vantée par la Ligue contre la violence routière (FNAUT Infos 131, 132, 141, 142). Mathieu Flonneau, enseignant à la Sorbonne et à Sciences Po, publie aujourd'hui une « Défense et illustration d'un automobilisme républicain » (Le Figaro Mag du 7-03-2014).

M. Flonneau défend les usages partagés de la voiture, critique sévèrement les automobilistes qui se croient autorisés à dépasser les limites de vitesse et approuve les radars et l'écotaxe. Il va jusqu'à évoquer un certain poujadisme automobile.

Mais il se lance ensuite dans une diatribe inattendue contre « la critique pavlovienne du tout-automobile » : « l'anti-automobilisme de certaines municipalités est une forme d'idéologie qui a sa douceur tocquevilienne, toute de contraintes, et puise à diverses sources, un fond classique d'anti-technologie et aussi d'anti-libéralisme ».

Selon lui, « la voiture a une fonction de liberté, il est irréaliste de vouloir imposer de nouvelles normes en ignorant l'ancrage des populations ». Il dénonce l'implantation électoraliste du « tramway, nouvelle idole » dans les villes moyennes.

Son interprétation du développement durable n'est pas très audacieuse : « il faut distinguer entre les nécessités incontestables de la protection de l'environnement et les enjeux du maintien d'une capacité de la société à produire des emplois et du bien-être ». Il critique la piétonnisation des voies sur berges à Paris et la réduction de vitesse de 80 à 70 km/h sur le périphérique, « qui amoindrit l'efficacité du réseau routier » : « la construction de cette rocade entre 1956 et 1973 a correspondu à une France soucieuse du vivre-ensemble ; nier le progrès est une forme de révisionnisme historique ».

« Quelques idéologues archaïsent l'automobile dans la perspective d'un improbable et coûteux transfert modal... Or la voiture assure la démocratisation de l'accès à la cité et permet de découvrir la France. Le développement de la mobilité demeure dans une logique exponentielle : ce n'est pas en créant des boucs émissaires et en fracturant la société qu'on résoudra les problèmes environnementaux... L'automobilisme est un humanisme dès lors qu'on accepte les règles de sécurité routière et un vivre-ensemble recomposé »

Le jargonnage creux et prétentieux de M. Flonneau masque mal sa pensée d'arrière-garde. Espérons que ses étudiants ont un peu d'esprit critique.

Jean Sivardière

1er mai : et le service public ?

Suivant une tradition dépassée (FNAUT Infos 185), les usagers ont été privés de tout service urbain et départemental hors Ile-de-France le 1er mai, à de rares exceptions près (Nancy, Epinal, Annemasse, Saint-Nazaire). A Châteauroux, Aubagne,... le service était certes gratuit mais... inexistant.

Les habitants non motorisés ont été une fois de plus pénalisés, alors qu'ils sont loin de constituer une minorité marginale comme le croient bien des responsables politiques : pas de bus donc pour le banlieusard qui voulait se rendre au centre-ville pour accéder à la gare SNCF, déjeuner au restaurant, aller au cinéma ou à la « manif », ou travailler dans un commerce ou un restaurant, à l'hôpital... Restait la marche, le vélo, l'autostop, ou encore le vélo de location, le taxi (à quel prix...), voire l'autopartage.

Il s'agit d'une anomalie que la FNAUT s'efforce de faire reconnaître : le droit au transport doit être assuré tous les jours sans exception, en particulier dans les grandes agglomérations où les distances sont longues. Le 1er mai ne doit pas être la journée nationale de la voiture obligatoire, le transport urbain et départemental doit être maintenu comme les dimanches et les autres jours fériés.

Cette demande de la FNAUT n'a rien d'une exigence excessive. En France, bien d'autres services publics sont maintenus le premier mai : hôpitaux, transport ferroviaire, RATP, transport aérien. Journalistes, médecins urgentistes, pompiers, policiers et gendarmes travaillent eux aussi. Et le transport urbain fonctionne à l'étranger ce jour-là, en Belgique, Allemagne, Pologne, Suisse, Espagne.

La FNAUT a alerté les pouvoirs publics il y a déjà plusieurs années, mais les décideurs restent indifférents ou font la sourde oreille. Les transporteurs craignent l'opposition des syndicats de traminots et les élus refusent une dépense supplémentaire - qui serait pourtant marginale puisqu'elle concernerait un seul jour de service, et à un niveau de desserte très inférieur à celui d'un jour normal. Quant aux syndicats, qui devraient être les premiers à soutenir la demande la FNAUT puisqu'ils se présentent volontiers comme des défenseurs du service public, ils sont hostiles à toute évolution pour des motifs idéologiques. Et pendant ce temps, le service public n'est pas assuré et c'est la population la plus modeste qui en fait les frais.

Les services du réseau Agglobus de Bourges n'ont été assurés ni le 1er mai, ni le 8 mai (fête de la Victoire 1945), ni le 29 mai (Ascension), ni le 9 juin (Pentecôte).

Le GCO, grand contournement ouest de Strasbourg

Pour la FNAUT Alsace, ce projet relancé par l'Etat ne peut être une solution à l'embolie de la circulation strasbourgeoise lors des pics de déplacements pendulaires. On ne peut se contenter de dire « il y a des embouteillages, donc le GCO est nécessaire », une vision d'ensemble du contexte est nécessaire : pollution de l'air, rapport du GIEC, modernisation en cours du réseau ferré existant, dégradation de l'offre TER sur certaines lignes, projet de BHNS Wasselonne-Strasbourg et de nouvelles liaisons ferrées (Bollwiller-Guebwiller, Colmar-Fribourg, Haguenau-Roeschwoog-Rastatt), desserte de l'aéroport Bâle-Mulhouse.

La vraie réponse consiste à maîtriser le trafic routier en appliquant enfin l'écotaxe, en développant le ferroutage et en luttant efficacement contre l'autosolisme des pendulaires, seuls au volant dans les embouteillages.

Pour en finir avec les ralentissements des trains, les étoiles ferroviaires, principalement celles de Strasbourg et de Mulhouse, doivent être valorisées ; le réseau dégradé est à rénover ; des voies supplémentaires sont à construire, notamment au sud et au nord de Strasbourg ; des lignes telles que Strasbourg-Haguenau-Wissembourg sont à électrifier ; des évitements sont à installer sur les voies uniques ; les dessertes après 20 h sont à développer ; des points d'arrêts nouveaux sont à créer dans des secteurs en développement (logements, emplois, établissements scolaires) ou pouvant favoriser l'intermodalité et faire gagner du temps aux scolaires et aux salariés.

L'axe ferroviaire européen Benelux-Bâle-Italie passant par Strasbourg et Mulhouse va bénéficier de financements pour augmenter sa capacité à accueillir plus de trains de fret par la modernisation de la signalisation : cette réalisation doit être prioritaire.

Enfin, une tarification multimodale claire et simple pour les usagers, incitative et attractive, sur l'ensemble de la Région, réclamée depuis de nombreuses années, doit enfin voir le jour, permettant à tout un chacun de pouvoir comparer le coût réel d'usage de la voiture et le coût réel du transport public et des modes doux de déplacement.

La FNAUT Alsace estime nécessaire qu'un Schéma régional des transports et déplacements soit enfin élaboré, car l'Alsace est une des deux seules régions à ne pas en disposer. Cette démarche permettra d'avoir une vision à court, à moyen et à long terme des besoins des usagers et d'ouvrir enfin une concertation avec tous les acteurs concernés, y compris les usagers quotidiens.

Vous avez dit « tramway » ?

Bluetram

Le 16 mars dernier, l'industriel Vincent Bolloré a annoncé le lancement de la production de Bluetram, version dite « tramway » de la voiture électrique Bluecar en libre service à Paris (Autolib), Lyon et Bordeaux.

Ce véhicule inévitablement qualifié d'innovant, et bien sûr « 10 fois moins cher qu'un tramway », n'a de tramway que le nom : ce n'est qu'un autobus électrique, équipé de batteries (supercondensateurs installés sur son toit) rechargeables en station en 90 secondes, pendant la montée et la descente des passagers, grâce à un bras télescopique, l'énergie stockée assurant une autonomie de 1,5 km suffisante pour atteindre la station suivante.

Après Singapour et l'île Maurice, le Bluetram pourrait être mis en service dès 2015 à Bordeaux, entre la gare Saint-Jean et l'aéroport. Une fois de plus, des élus sont séduits par un projet tape-à-l'œil sans réflexion de fond.

Quand le tramway n'était pas à la mode, on l'appelait «système léger sur rails» ou encore « métro de surface ». Le tramway s'est imposé aujourd'hui et, du coup, tout véhicule de transport public est baptisé abusivement « tramway » : cousin du trolleybus malgré son monorail et sa caténaire, le système Translohr est dit tramway sur pneus ; le téléphérique urbain est maintenant un aérotram ; et le bus électrique Bolloré est présenté comme un tramway... alors qu'il roule sur pneus et sans guidage. Le vélo à assistance électrique va-t-il devenir un vélotram ?

Le fiasco de Douai

L'abandon du « tramway », un bus guidé magnétiquement, débouche sur de graves difficultés (FNAUT Infos 223). Les dix bus Phileas seront retirés du service début 2015 après avoir roulé seulement 4 ans et sans guidage. Ils seront remplacés par 16 bus Mercedes « ordinaires ».

Mais l'abandon des Phileas nécessite une modification importante de l'infrastructure : quatre stations avaient en effet été construites en position centrale sur le site propre car les Phileas étaient équipés de portes de chaque côté, ce n'est pas le cas des bus classiques. Le sens de circulation sur une boucle, dont les cinq arrêts sont également situés sur la gauche, devra être inversé.

Pour épater l'électeur-gogo, rien de tel qu'un nouveau mode de transport soi-disant innovant baptisé d'un nom mystérieux : Busway, Trambus,... En 2008, François Bayrou, candidat à la mairie de Pau, avait proposé d'adopter le « trambus Phileas » : son échec électoral d'alors a peut-être évité un autre fiasco pénalisant pour l'usager et coûteux pour le contribuable.

Forum

Petite ceinture

Lors de la récente campagne électorale à Paris, les deux principales candidates et le candidat Vert ont rivalisé d'ingéniosité pour proposer, sur les 23 km de la Petite Ceinture Ferroviaire, tout sauf ce qui serait conforme à sa fonction originelle : le transport des voyageurs. Alors que Londres a rouvert au trafic en 2012, une rocade ferrée similaire avec un succès insolent, on observe qu'à l'exception notable de l'UDI, tous les candidats voulaient casser cette infrastructure d'État pour la transformer en Disneyland alors qu'il faut y mettre un métro !

Pierre Bocquiault, 75 Paris

Priorité aux économies

Les contraintes financières sont devenues le critère suprême de la SNCF et des services de la Région pour repousser l'examen de toutes les suggestions d'amélioration des services : économiser est devenu leur obsession. Tous les programmes de travaux sont prétextes à des réductions de services, et même la réalisation d'investissements importants n'entraine pas les améliorations de desserte prévues initialement, c'est le cas en particulier de la modernisation de la ligne du Sillon alpin.

Gabriel Exbrayat, FNAUT Rhône-Alpes

Vélo et péage urbain

J'ai roulé à vélo à Londres récemment. Dès que l'on passe le péage, quel bonheur ! Peu de voitures, on se sent beaucoup plus en sécurité. C'est un vrai plaisir de découvrir la ville ainsi. Ayant roulé vers et dans Leeds la veille, qui est une plus petite ville sans péage, on voit la différence : bouchons, agressivité des automobilistes, dépassements assez risqués, voitures mal garées... Vive les péages aux entrées des villes !

Un cycliste s'exprimant sur carfree.fr

1er mai sans bus

Pas de bus dans les grandes villes françaises le 1er mai sauf rares exceptions : c'est aussi le cas de nombreuses villes de banlieue en Ile-de-France. Si la SNCF et la RATP assurent un service, des villes importantes en zone OPTILE sont dépourvues de tout service d'autobus, par exemple Versailles, les Ulis, le secteur de Boissy-Saint-Léger (réseau SITUS),…

Notre association a écrit au STIF pour demander que des négociations soient menées avec les entreprises d'OPTILE et que cette anomalie qui pénalise les non-motorisés soit corrigée. Des financements sont possibles dans le cadre du plan bus. A ce jour, le STIF n'a pas répondu à notre demande.

FNAUT Ile-de-France

Le tramway à la française

La formule dite du « tramway à la française » consiste à associer des aménagements urbains importants à l'implantation d'un tramway.

Ces aménagements ont permis, dans le cas du tramway francilien T1, d'obtenir l'accord des municipalités concernées, qui se sont fait payer des travaux locaux par la Région Ile-de-France. Les électeurs et contribuables de Montreuil, Romainville,... ont le sentiment d'avoir fait une bonne affaire. Les autres Franciliens, ignorants de cette situation, ne voient pas que ces dépenses d'urbanisme se font au détriment des autres projets de transports.

Les aménagements urbains associés au tramway ont atteint un coût si élevé que ce qui apparaissait il y a peu comme un élément d'acceptabilité du tramway est devenu aujourd'hui un repoussoir qui met en péril les nouveaux projets. Les résultats des dernières élections municipales à Amiens et en Avignon en sont la preuve. En rejetant le tramway en raison du coût global du projet, les habitants de ces deux villes ont malheureusement jeté le bébé avec l'eau du bain.

Il ne s'agit pas de condamner les aménagements urbains réalisés à l'occasion de la construction d'une ligne de tramway. Il s'agit de séparer clairement leur coût, qui doit être financé par les municipalités, de celui du tramway proprement dit, qui relève de l'autorité organisatrice des transports de l'agglomération.

Bernard Gobitz, AUT-Ile de France

Ruptures de charge

La création d'une rupture de charge entre trajet sur LGV et trajet terminal sur ligne classique entraîne un effondrement du trafic. La SNCF avait jusqu'à présent fondé son modèle économique du TGV en tenant compte de ce constat auquel la Cour des Comptes ne croyait pas mais qu'elle a finalement validé, et qui a justifié des électrifications de lignes telles que Lyon-Grenoble. Mais l'état-major de la SNCF estime aujourd'hui que faire circuler les coûteux TGV uniquement sur des LGV est économiquement plus rationnel : avec une mémoire aussi courte, on va tuer le train en France.

Jean Lenoir, FNAUT

Revenant de Vannes à Grenoble lourdement chargée, mon épouse a préféré un voyage de 9 heures en train avec une seule correspondance à Paris qu'un voyage de 8 heures avec une correspondance supplémentaire à Lyon. Cela confirme ce que dit la SNCF elle-même : une rupture de charge équivaut à une heure supplémentaire de trajet.

Jean Sivardière, FNAUT

La FNAUT dans la presse internationale

Les conférences de presse de la FNAUT sont désormais suivies par de nombreux journalistes étrangers, comme le prouvent les articles ci-dessous parus en 2012-2013.

French Finance Minister announced Tuesday that the government and oil firms had agreed to split the burden of a six-euro-cent cut per litre for petrol and diesel over the next three months... The price cut was criticised, the head of the FNAUT consumer association calling it « a stupid, short-term solution ». « It will be hugely expensive and will not help drivers that much, it sends the wrong signal to the French » (France 24).

La creazione di una holding tra SNCF, le ferrovie francesi, e Réseau Ferré de France (RFF) sarebbe pericolosa. Questa la considerazione della Federazione Nazionale delle Associazioni francesi degli Utenti dei Trasporti (FNAUT). « La governance del settore ferroviario rimarrà un dibattito inutile finché non avremo maggior visibilità e non avremo elaborato un piano ferroviario realista come quelli elaborati in Svizzera o in Svezia » (Ferpress.fr).

En una carta del 16 de septiembre al Primer Ministro, cuatro organizaciones, GART, UTP, la Federación Nacional de Usuarios del Transporte (FNAUT) y FNTV fueron alarmados por el incremento, y pidió a la baja la tasa de 5%. Por otra parte, en un comunicado difundido el 23 de septiembre, FNAUT cree que « la señal de precio es totalmente inconsistente con el objetivo de reducir el consumo de energía » (Pysn).

Francuski ministar Finansija Pjer Moskovici saopštio je ranije ove sedmice da ćecijenebenzinskogidizelskog goriva biti umanjene za tri došest evrocenti po litru. U tekstu se dodaje da « nema sumnje da ćecijene goriva ponovo porasti » i da ćе « smanjenje akciza imati marginalan i kratkoročan efekat na novčanike potrošača ». Mjera Vlade u Parizu kritikovana je i u Francuskoj, gdje je predsjeddik udruženja za zaštitu potrošača FNAUT Žan Sivardijer rekao da je ovo «glupo, kratkoročno rješenje» (Nezavisne Novino).

In haar bijdrage aan het rapport over de financiële haalbaarheid van grote infrastructuurprojecten in Frankrijk, zegt de transportgebruikersorganisatie FNAUT tegen het kanaal te zijn. In de lijst van de volgens de FNAUT te elimineren projecten prijkt Seine-Nord op kop. «Het kanaal Seine-Nord is niet enkel onnodig en geldverslindend, het is ook gevaarlijk aangezien het zal concurreren met de havens van Le Havre en Rouen ten voordele van Antwerpen», zegt de FNAUT (delloyd.be).

La FNAUT et la CNR-CGT

Patrick Delfosse, ancien secrétaire régional de la CGT-cheminots et militant du PCF, a créé la Convergence Nationale Rail (CNR) il y a deux ans, avec Didier Le Reste, ancien secrétaire national de la CGT-cheminots. Selon lui, la CNR se démarque de la FNAUT car « elle est contre l'ouverture à la concurrence, pour la défense du service public et elle prend aussi en compte le transport du fret » (La Voix du Nord).

Mais c'est bien parce qu'elle se préoccupe de la pérennité du service public que la FNAUT est favorable à l'ouverture du TER à la concurrence (FNAUT Infos 208 et 213). Quant au fret, elle s'en préoccupe depuis sa création en 1978 et multiplie les propositions (FNAUT Infos 163, 188, 225).

Dans l'Humanité du 9 mai, la CNR attaque plus frontalement la FNAUT.

La FNAUT et la CGT partagent de nombreuses analyses et propositions : sur le rôle social et écologique du transport public ; les conditions inéquitables de concurrence entre le rail et l'avion, le camion, la voiture ; la nécessité de moderniser le réseau classique, de sauvegarder le réseau capillaire, de rouvrir des lignes régionales et, simultanément, de développer le réseau des LGV et de concrétiser le projet Lyon-Turin ; la stratégie de croissance externe de la SNCF ; l'écotaxe. Nos divergences portent sur la réforme ferroviaire, le soutien systématique et inconditionnel aux cheminots grévistes, la concurrence ferroviaire et la prétention de certains syndicats, dont la CGT, à parler au nom des usagers des transports.

La concurrence entre exploitants que préconise la FNAUT n'est pas une concurrence sauvage menant à l'écrémage des relations les plus rentables, mais une concurrence régulée dans le cadre de délégations de service public (DSP), comme en transport urbain et départemental. La FNAUT se préoccupe d'ailleurs de l'impact de la concurrence sur le respect des droits des voyageurs.

Il ne faut pas confondre, de manière dogmatique, service public et entreprise publique monopolistique nationale. Bien loin de nuire au service public, la DSP à des entreprises privées ou à des entreprises locales d'économie mixte a démontré sa pertinence, en particulier en Allemagne (FNAUT Infos 208 et 213) : réduction des coûts d'exploitation de l'ordre de 30 %, amélioration de la qualité de service, accroissement de la clientèle. La Deutsche Bahn a conservé 80 % du marché régional, 500 km de lignes ont été rouverts depuis dix ans et - un point auquel la CGT devrait être sensible - l'emploi cheminot a été développé.

Jean Sivardière

Brèves

La SNCF n'indemnise que les dommages prévisibles

Un particulier voyage en TGV de Marseille à Lyon pour ensuite effectuer un vol vers Brest. Suite à un retard de plus de cinq heures, il réclame à la SNCF le remboursement du billet d'avion qu'il n'a pas pu utiliser.

Sa demande obtient un accueil favorable des juges qui estiment que ce retard rendait prévisible toutes les conséquences en découlant. Mais la Cour de cassation censure (décision du 2 octobre 2013) : un dommage n'est indemnisable que s'il est prévisible lors de la conclusion du contrat de transport et qu'il constitue une suite de son inexécution. Concrètement, le particulier aurait dû faire de son vol une condition essentielle lorsqu'il a contracté avec la SNCF, ce qui n'est pas le cas lors de la vente d'un billet de train. La SNCF ne pouvait donc pas prévoir que Lyon constituait seulement une étape pour le particulier avant d'y prendre l'avion.

Conclusion de cette jurisprudence : si vous prenez le train pour rejoindre un aéroport, prévoyez un délai confortable de correspondance avec votre avion...

Le bruit des avions à Nantes

« Actuellement, près de 300 000 personnes entendent les avions qui survolent Nantes ; quand NDDL sera en service, elles ne seront plus que 15 000 », avance Christian de Lavernée, préfet de Loire-Atlantique. Mais Thierry Masson, représentant d'un collectif de 200 pilotes, répond que les trajectoires actuelles ne sont pas justifiées : « alors qu'on passait par le sud, la tour de contrôle nous oriente vers le nord, c'est pour inciter le grand public à souhaiter le déplacement de l'aéroport à NDDL ».

Réchauffement

En 2100, le niveau de la mer pourrait s'élever de 1 à 3 m (et même de 6 m en cas de débâcle catastrophique des glaces du Groenland). Des chercheurs du laboratoire Ecologie, systématique et évolution (CNRS, Université Paris-Sud) ont étudié les conséquences pour 1269 îles françaises réparties à travers le monde (la France en possède 2 050 de plus de 1 hectare) : 5 % à 12 % de ces îles risquent d'être alors totalement submergées et 300 espèces endémiques insulaires risquent fortement de disparaître. La Polynésie française et la Nouvelle Calédonie seraient les régions les plus affectées : les deux tiers des îles qui seraient submergées appartiennent à ces archipels. Si ces résultats sont extrapolés au monde entier, la planète pourrait perdre au cours de ce siècle entre 10 000 et 20 000 îles sur 180 000.

Annonces de contrôleurs

Le site www.topito.com a répertorié quelques perles de contrôleurs belges.

« Chers voyageurs, ce train a 5 minutes de retard. Je vous garantis que cela ne va pas durer plus d'une demi-heure ».

« Messages à tous les voyageurs : des pickpockets se trouvent à bord du train, faites attention à vos affaires. Message à tous les pickpockets : vous êtes priés de descendre à la prochaine gare ».

« Nous sommes à l'arrêt pour une durée indéterminée. Mais si vous regardez à gauche, vous pourrez admirer un magnifique arc-en-ciel ».

« Nous allons nous faire dépasser par un train… Ah non, il ralentit ! Nous sommes toujours vainqueurs ».

« Mesdames et Messieurs, ce train aura quelques minutes de retard suite à un problème d'accouplement ».

« Chers voyageurs, le train est momentanément arrêté, une vache se trouve sur les voies, on ne va quand même pas en faire des côtelettes »

« Chers voyageurs, veuillez excuser ce retard. Après l'arrêt de Gembloux, le train a redémarré sans moi. J'ai dû prendre un taxi pour le rattraper ».

« Mesdames, Messieurs, le train en direction de Namur partira avec un retard indéterminé car nous attendons le conducteur qui est dans un train qui a un retard indéterminé ».

MAL DIT

✗ **Christian Proust**, ancien président MRC du syndicat mixte des transports de Belfort. Il a largement médiatisé les succès de son réseau « Optymo », mais il préférait un service de car à la réouverture de la ligne ferroviaire Belfort-Delle, « un projet idiot » selon lui.

✗ **Ségolène Royal**, ministre de l'Ecologie : « la révolution de la voiture électrique se fera beaucoup plus rapidement si les grandes villes donnent l'exemple ». Comme Anne Hidalgo, maire de Paris, elle a appelé à « donner un avantage » à la voiture électrique, comme le stationnement gratuit et la possibilité de rouler dans les couloirs de bus. Pour que les bus soient bloqués et que les usagers reprennent leur voiture diesel ?

Un projet de réforme qui ne garantit pas le développement du transport ferroviaire

Présenté par le gouvernement Ayrault comme une avancée décisive, le projet de loi réformant l'organisation du système ferroviaire français comporte des éléments favorables (la volonté que l'Etat joue un rôle de stratège, la création d'un gestionnaire d'infrastructures unifié ou GIU). Il doit cependant être sérieusement amendé si on veut atteindre l'objectif affiché de développement du transport ferroviaire, particulièrement sur le réseau national, car les bonnes intentions doivent être concrétisées (FNAUT Infos 99, 168, 206).

Une des craintes exprimées par la FNAUT est que la SNCF, placée en position dominante dans le projet de réforme, impose sa vision technique et sa stratégie commerciale qui consiste à abandonner ses activités les moins rentables – relations TER sur les lignes les moins fréquentées, relations Intercités, relations TGV hors lignes à grande vitesse - comme elle l'a déjà fait avec le wagon isolé, au lieu de chercher à les valoriser pour maximiser le volume du trafic, ce qui est l'intérêt du gestionnaire du réseau ferré, des usagers du rail et de la collectivité.

1. L'Etat doit reprendre en mains la politique ferroviaire.

La FNAUT demande que l'Etat stratège élabore, puis fasse approuver par le Parlement :

- un « Schéma national des services de transport ferroviaire », reflétant les besoins exprimés par les voyageurs et les chargeurs et cohérent avec les services régionaux ;
- et un « Schéma national des infrastructures ferroviaires » permettant la mise en œuvre du schéma des services.

Les contrats de performance de RFF et de la SNCF, prévus par la loi, doivent traduire les orientations du ministre des Transports : la valorisation du réseau classique, des transports du quotidien mais aussi des « axes structurants d'aménagement du territoire » et du fret, systématiquement négligés depuis trop longtemps.

La SNCF doit se recentrer sur ses activités ferroviaires et non s'en désengager peu à peu au profit de la route.

Les différents financeurs du rail (autorités organisatrices, voyageurs, chargeurs) doivent être représentés explicitement dans ses instances nationales et régionales d'administration. Le projet de loi doit respecter la loi de démocratisation du secteur public (26 juillet 1983).

2. L'autonomie du gestionnaire d'infrastructure doit être renforcée.

Le projet de loi prévoit la constitution d'un gestionnaire de l'infrastructure unifié (GIU), une initiative reconnue indispensable depuis les Assises du ferroviaire de la fin 2011. Le GIU rassemblera tous les organismes intervenant sur les infrastructures ferroviaires : RFF qui est le donneur d'ordres, la DCF (direction des circulations ferroviaires de la SNCF) et la branche Infra de la SNCF qui réalise les travaux.

Cette démarche devrait faire disparaître une large part des conflits apparus entre SNCF et RFF suite à la réforme de 1997 créant RFF, et permettre des économies importantes (on parle de 500 millions d'euros par an).

Mais l'autonomie du GIU prévue par le projet de loi est insuffisante, elle doit être renforcée pour que puisse se développer une culture de réseau bien circulé (le réseau est aujourd'hui sous-utilisé) et rentabilisé au maximum. Ceci implique parallèlement le renforcement des prérogatives et de l'indépendance du régulateur, l'ARAF.

Il convient ici de rappeler que, contrairement aux affirmations des défenseurs d'une réunification de RFF et de la SNCF, le succès du rail en Allemagne n'est pas dû à sa structure institutionnelle, mais à son désendettement par l'Etat lors de la réforme de 1994, au bon état du réseau, à la stratégie offensive de la Deutsche Bahn et à l'introduction de la concurrence.

3. L'ouverture régulée à la concurrence ne peut plus être ignorée.

Le projet de réforme fait l'impasse sur l'ouverture prochaine (2019) du trafic des voyageurs à la concurrence (le trafic de fret est déjà libéralisé).

Or cette ouverture, si elle est anticipée, appliquée avec pragmatisme et maîtrisée dans le cadre de délégations de service public, peut permettre d'améliorer les performances économiques du rail et la qualité du service rendu aux voyageurs, comme on a pu l'observer en Allemagne où le transport régional s'est fortement développé sans peser exagérément sur les finances publiques et sans nuire à l'opérateur historique, au contraire.

La FNAUT a donc demandé aux Parlementaires d'amender le projet de loi afin que l'Etat et les autorités organisatrices régionales puissent reprendre la maîtrise de la politique ferroviaire, la SNCF se concentrant sur un réel développement de ses activités ferroviaires, notamment nationales, afin de mieux répondre aux besoins des voyageurs, des chargeurs et des territoires, et le gestionnaire d'infrastructure favorisant une utilisation maximale du réseau financé par la collectivité.

Activités de la FNAUT

- Max Mondon, titulaire, et Jean Macheras, suppléant, représentent la FNAUT au conseil d'administration du CEREMA (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement), organisme qui a réuni le CERTU, les CETE et le SETRA.
- Bernard Gobitz participe à un groupe de travail de la Commission des Comptes Transport de la Nation sur les aspects économiques de l'autopartage.
- Marc Debrincat et François Jeannin ont rencontré la direction de Lyria, exploitant des TGV franco-suisses.
- Marc Pélissier a présenté les idées de la FNAUT en matière d'intermodalité à la Railway Study Association.
- La FNAUT a participé au jury du palmarès thématique des régions du magazine Ville, Rail et Transports.
- La FNAUT a adressé une lettre ouverte à Jean-Jack Queyranne, président de la région Rhône-Alpes, au sujet des lignes menacées de fermeture.
- Aymeric Gillaizeau participe à un groupe de travail de l'Agence Française pour l'Information Multimodale et la Billettique (AFIMB) sur l'ouverture des données publiques sur les transports.
- Dominique Romann est intervenu lors du colloque « transports et territoires » organisé à Angers par le Réseau Ideal.
- Gilles Laurent a rencontré la direction de Thalys à Bruxelles.

Pétition

L'association des usagers des transports d'Auvergne (AUTRA) propose une pétition contre la fermeture de la section Laqueuille-Eygurande et la disparition des liaisons ferroviaires directes de Clermont-Ferrand vers Limoges, Brive et Bordeaux.
Lien vers la pétition : http://urlz.fr/m3x

Journée de formation

La journée de formation 2014 de la FNAUT aura lieu à Paris le vendredi 5 septembre sur le thème de l'exploitation des transports ferroviaires interurbains et urbains (métros, tramways). Intervenants : Gilles Cheval, direction de la circulation ferroviaire, SNCF ; Laurent Fourtune, RATP ; Alexis Steyaert, Transdev. Inscription gratuite mais obligatoire : contact@fnaut.org.

fnaut infos- Bulletin mensuel d'information
Directeur de publication : Jean Sivardière
CPPAP n° 0915 G 88319 - Dépôt légal n°226
ISSN 0983-172 X - Tirage : 1200 ex.
Imprimerie : Sipap-Oudin, 86000 Poitiers
Abonnement 10 numéros : Individuels : 18 €
Administrations, sociétés, organismes, Étranger : 35 €
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
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

fnaut infos
transport - consommation - environnement

n°227
septembre 2014
édition nationale

Bulletin de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports

Projet de loi sur la transition énergétique : où sont les transports ?

Cimetière de motrices à Sotteville (photo : Marc Debrincat)

Le projet de loi, très attendu, défendu par la ministre de l'Ecologie fixe l'objectif d'une réduction de 30 %, d'ici 2030, de notre consommation de combustibles fossiles. L'accent est mis sur l'innovation technologique, certes nécessaire mais non suffisante, et non sur les changements de comportements puisque tout recours à la fiscalité écologique « punitive » est refusé. De manière incompréhensible, le projet ignore le secteur des transports, qui pourtant est le principal émetteur de gaz à effet de serre et dépend presque exclusivement du pétrole. Seule la voiture électrique, présentée comme la solution miracle malgré ses limites évidentes, fait l'objet d'une démarche volontariste. L'actuelle politique des transports n'est nullement remise en cause.

Une grève de trop

La FNAUT a exprimé son incompréhension face à la grève lancée en juin dernier par les syndicats de cheminots CGT, Sud-Rail, FO et First : une grève qui a choqué l'opinion. Certes, elle partage bien des inquiétudes des syndicats sur l'avenir du rail, mais elle a dénoncé leur analyse du projet de réforme ferroviaire et n'a pas accepté que le service public ferroviaire ait été, pour la troisième fois, gravement et longuement perturbé par leur opposition au projet qui allait être soumis au Parlement.

Comme tous les syndicats de cheminots, la FNAUT constate que des fermetures de lignes et des suppressions de services (TER, Intercités, TGV, fret) interviennent, que le manque de personnel et de matériels de réserve pénalise les voyageurs, que le recul du gouvernement sur l'écotaxe bloque des investissements ferroviaires pourtant urgents, et que la dette ferroviaire ne sera ni résorbée ni même stabilisée.

Ceci étant, les craintes des syndicats concernant le projet de réforme ferroviaire étaient incompréhensibles :

- le statut des cheminots est garanti ;
- bien loin d'organiser un éclatement du système ferroviaire, le projet acte la réunification de tous les organismes (RFF le maître d'ouvrage, la branche Infra de la SNCF, et la Direction des Circulations Ferroviaires de la SNCF) intervenant sur l'infrastructure au sein d'un Gestionnaire Unifié d'Infrastructure (GIU), et il rapproche très étroitement ce GIU de l'exploitant SNCF, qui risque fort d'être placé en position dominante comme la FNAUT s'en inquiète ;
- bien loin de préparer l'ouverture du rail à la concurrence, le projet l'ignore totalement alors qu'elle sera bientôt imposée par la législation européenne sous une forme régulée (FNAUT Infos 208 et 213). Un mauvais service rendu aux cheminots de la SNCF, car cette dernière sera confrontée brutalement à l'arrivée de nouveaux entrants faute d'expérimentations préalables.

La FNAUT reconnait le droit des cheminots à faire grève. Elle déplore cependant que les usagers aient été, une fois de plus, inutilement pénalisés par une grève politique lancée au nom d'une conception monopolistique dépassée du système ferroviaire, et incités à abandonner durablement le train.

Jean Sivardière

Des trains trop larges ?

Un article du Canard enchaîné « révélant », ce qu'on savait déjà, que la commande de rames TER Regiolis et Regio 2N un peu plus larges que les rames en service exigeait le rabotage des quais de 1 300 gares a déclenché un psychodrame inattendu mais révélateur.

Le choix des rames TER, critiqué stupidement par certains, était judicieux : il permet d'augmenter la capacité et le confort. Que l'introduction d'un nouveau matériel exige une adaptation, à vrai dire mineure, de l'infrastructure, n'a rien de scandaleux : cela s'est déjà produit dans le passé à de nombreuses reprises, et les 50 millions nécessaires au rabotage sont quasiment négligeables devant le montant de la commande des rames TER ou devant le montant des sommes consacrées chaque année par RFF à la modernisation du réseau ferré. L'accueil de l'A380 a exigé lui aussi des travaux dans des aéroports.

La FNAUT n'est pas intervenue. Fallait-il faire de cette difficulté, sans doute perçue tardivement, une affaire d'Etat, comme l'UMP Jean-François Copé (« c'est kafkaïen »), le PS Jean-Christophe Cambadélis (« c'est hallucinant »), Marine Le Pen (« un gaspillage insupportable ») et d'autres qui ne connaissent manifestement rien au ferroviaire ?

Valérie Rabaud, député PS dont personne n'avait entendu parler dans le monde des transports, a réclamé avec prétention la tête du président de la SNCF sans craindre le ridicule. Quant à la ministre de l'Ecologie, elle a estimé que l'épisode était « consternant », « une erreur invraisemblable ». Une mini-écotaxe, n'est-ce pas plus consternant ?

Il est temps que nos responsables politiques délaissent les polémiques minables et s'occupent des vrais enjeux de la gestion et de l'avenir du rail. Mais c'est plus difficile que de tenir des propos superficiels sur la largeur des quais.

Projet de loi sur la transition énergétique : un « nouveau modèle énergétique français » ?

Sous un titre pompeux, car rien n'est programmé ou financé, le projet de loi affiche des intentions très louables (écologiques, économiques, sociales) :

- réduire l'impact de la consommation excessive des énergies fossiles sur la santé publique et sur la biosphère en améliorant la qualité de l'air ;
- créer des emplois non délocalisables, réduire la facture énergétique de la France (70 milliards d'euros/an), augmenter le pouvoir d'achat des ménages par des économies d'énergie ;
- enfin réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) pour lutter contre le réchauffement climatique.

L'objectif central

Réduire fortement la consommation d'énergie fossile, donc la facture énergétique et les émissions de gaz à effet de serre : l'objectif est chiffré (- 30 % en 2030) mais insuffisamment mis en relief. Les autres objectifs sont très légitimes mais tendent à faire diversion.

Les outils

L'accent est mis sur les nouvelles technologies (efficacité énergétique, énergies renouvelables) : « une loi qui fait appel à la créativité de nos chercheurs ». Les changements nécessaires de comportements des ménages et des entreprises (sobriété énergétique) ne sont pas évoqués dans l'exposé des motifs ou le projet de loi.

La fiscalité écologique, supposée « punitive », est écartée au profit de l'écologie « positive » : « une loi d'incitation qui préfère lever des obstacles plutôt que d'alourdir des contraintes ».

Un oubli incompréhensible

Le projet annonce « des mesures ambitieuses » « en faveur des transports propres et économes en énergie ».

La voiture électrique, qualifiée de « véhicule propre » et « appelée à se massifier dans les deux prochaines décennies » (moins de 0,1 % du parc automobile actuel : 30 000 véhicules sur 38 millions) fait l'objet d'une démarche très volontariste, un choix technologique qui n'est justifié par aucune étude d'impact préalable (voir encadré).

Mais le secteur des transports est quasiment ignoré par le projet de loi (titre III, articles 10 à 19) alors qu'il est :

- aussi énergivore que celui du logement, qui fait l'objet de nombreuses dispositions intéressantes (le texte évoque « le grand chantier du bâtiment ») ;
- encore plus vulnérable à l'insécurité et au coût de nos approvisionnements en pétrole puisqu'il en dépend presqu'exclusivement ;
- le premier contributeur aux émissions de gaz à effet de serre (26 %).

Des mesures mineures

Le projet de loi introduit quelques mesures intéressantes mais mineures.

La grande distribution devra réduire volontairement ses émissions de gaz à effet de serre de 20 % en 2025 dans ses activités logistiques.

La création de zones de circulation restreinte (ZCR) dans les communes ou agglomérations de plus de 100 000 habitants sera autorisée.

L'autopartage devient une compétence des Autorités Organisatrices de la Mobilité (en cas d'inexistence ou d'inadaptation de l'offre privée), les AOM fixeront elles-mêmes les critères du label « autopartage ».

Des sanctions sont crées pour défapage (retrait des filtres à particules).

Les objectifs nationaux de réduction des émissions de polluants atmosphériques seront fixés par décret.

Une nouvelle réglementation de la planification territoriale de la qualité de l'air et du bruit (adaptation des plans de protection de l'air et plans locaux d'urbanisme) sera élaborée.

Le report modal ignoré

A quelques détails près, économiser l'énergie fossile et réduire la pollution lors des déplacements se réduit à la diffusion de la voiture électrique : le projet de loi est conçu sans vision de la politique des transports. Bien que le public réclame en priorité des alternatives à la voiture (à 85 % selon un sondage Yougov de mars 2014), le levier du report modal est ignoré.

Aucun objectif chiffré de réduction des trafics (automobile, camion, avion) engendrant des gaspillages énergétiques n'est fixé dans le projet de loi.

Parfaitement adapté à la ville, susceptible de devenir un transport de masse comme à Amsterdam ou Copenhague, le vélo n'est même pas cité !

Le transport collectif, urbain et interurbain, est un autre parent (très) pauvre du projet de loi (seul le câble est cité, article 15, mais son créneau est très étroit) : aucun engagement n'est pris pour le développer (partage de la voirie urbaine, source nouvelle et pérenne de financement).

Rien n'est dit sur l'étalement urbain, source de trafic automobile quotidien.

Rien n'est dit sur le transport du fret.

Rien n'est envisagé pour corriger les conditions manifestement inéquitables de concurrence entre le transport collectif ou le transport du fret par rail ou voie d'eau d'une part, l'automobile, le camion et l'avion d'autre part.

Même certaines suggestions réglementaires simples et peu coûteuses avancées par la FNAUT sont écartées.

La voiture électrique : miracle ou mirage ?

La voiture électrique est manifestement considérée comme une solution miracle, car des mesures ambitieuses et coûteuses visent à en stimuler l'usage :

- les flottes publiques comporteront au moins 50 % de véhicules électriques ou hybrides rechargeables en 2030 ;
- le bonus à l'achat d'un véhicule électrique est pérennisé et majoré pour atteindre jusqu'à 10 000 euros si l'achat s'accompagne de la mise à la casse d'un véhicule diesel ;
- l'implantation de 7 millions de bornes de recharge est prévue d'ici 2030 (il en existe 10 000 aujourd'hui), obligatoire sur les parkings publics et privés.

Un véhicule propre ?

Les limites écologiques du véhicule électrique ont déjà été soulignées par l'ADEME (voir aussi FNAUT Infos 198).

La fabrication des batteries pose des problèmes d'extraction du lithium et de recyclage en fin de vie.

La recharge des batteries s'effectue surtout en période de pointe : le bilan carbone dépend alors du mode de production de l'électricité.

Quel créneau de pertinence ?

L'électrification massive du parc n'est donc pas souhaitable en l'état actuel de la technologie. Cependant le véhicule électrique permet de limiter les nuisances locales (bruit, pollution de l'air), il est donc intéressant en milieu urbain dense. D'où son créneau :

- les flottes captives des administrations et entreprises ;
- les taxis et véhicules partagés ;
- les véhicules utilitaires (nettoyage) ;
- la distribution du fret en ville.

Une illusion technologique

Si la voiture électrique se répand massivement, bien des problèmes liés à la voiture individuelle subsisteront : congestion (la voiture électrique est aussi encombrante que la voiture thermique, donc aussi inadaptée qu'elle au milieu urbain), aménagement de l'espace urbain centré sur la voiture, étalement urbain,...

La FNAUT s'oppose à toute autorisation d'emprunt des couloirs réservés aux bus, vélos et taxis par les voitures électriques. Si des facilités de circulation sont accordées aux voitures électriques, elles doivent l'être au détriment des véhicules thermiques.

La traction thermique ne doit pas être oubliée. L'introduction massive des biocarburants (15 % de la consommation en 2030) présente des effets pervers (FNAUT Infos 198). Une piste sans doute plus prometteuse n'est pas évoquée dans le projet de loi, on se demande bien pourquoi car le Chef de l'Etat la soutient : la voiture consommant 2 litres aux 100 km.

Niches fiscales

Il faut commencer par supprimer les niches fiscales nocives pour l'environnement, qui s'élèvent à plus de 15 milliards d'euros par an et concernent essentiellement les transports (FNAUT Infos 207). Il est clair que *ce qui manque pour financer une politique écologique des transports n'est pas l'argent public, mais la volonté politique.*

Le Réseau Action Climat diffuse une liste non exhaustive des avantages fiscaux, en millions d'euros par an, accordés aux énergies fossiles.

Sous-taxation du gazole : 6900.

Remboursements de frais automobiles lors des déplacements domicile-travail : 2100.

Exonération de TICPE sur le kérosène (vols domestiques) : 550.

Taux réduit de TVA sur les billets d'avion : 500.

Remboursements de TICPE aux transporteurs routiers : 320.

Exonération de TICPE sur les raffineries : 150.

A ces niches fiscales s'ajoutent diverses aides publiques anti-écologiques : les avantages financiers accordés aux compagnies aériennes à bas coûts ; le bonus automobile à l'achat des véhicules neufs ; les primes à la conversion des véhicules polluants ; les subventions aux biocarburants.

Fiscalité écologique

La fiscalité écologique ne représente que 4,2% des prélèvements obligatoires en France, contre 6,2% en moyenne dans l'Union Européenne, soit 1,8% du PIB contre 2,4%. En cause : l'absence de mesure forte sur la consommation d'énergie, et le maintien de nombreuses subventions à la pollution. Ces niches fiscales sont un obstacle à la transition énergétique en conférant un avantage compétitif aux activités polluantes, alors qu'elles peuvent fournir des ressources pour le financement des alternatives vertueuses.

- **Alain Grandjean**, ancien président du Comité des experts du débat national sur la transition énergétique : « si Ségolène Royal veut accélérer la transition énergétique, qui passe par une forme de sobriété, il faudra bien en passer par un prix plus élevé non seulement des énergies fossiles et polluantes, mais aussi de l'énergie tout court, sans, bien sûr, pénaliser les ménages les plus modestes ».
- **Olivier Razemon** (Le Monde) : « le « je ne veux pas que l'écologie soit punitive » de la ministre rappelle le fameux « l'environnement, ça commence à bien faire » lancé par Nicolas Sarkozy en 2010, peu de temps après le Grenelle de l'environnement ».

Les propositions de la FNAUT

Maîtrise de la mobilité

Moduler les aides fiscales au logement. Taxer les implantations de logements dans les zones non desservies par transport collectif.

Renforcer la densification de l'habitat et des activités le long des axes lourds de transport collectif, en particulier autour des gares périurbaines après réactivation des étoiles ferroviaires. Généraliser les contrats d'axes.

Encourager les entreprises qui développent le télétravail.

Favoriser le commerce de proximité, taxer les grandes surfaces.

Consommation de la route

Une campagne nationale pour l'éco-conduite et la sécurité routière.

Réduction de 10 km/h des vitesses maximales autorisées sur les routes, voies express et autoroutes : elle permettrait d'importantes économies de pétrole et d'émissions de gaz à effet de serre (GES) et un gain sensible de sécurité (loi de Nilsson).

Généralisation du 30 km/h en ville, maintien du 50 sur les grands axes.

Aggravation du malus à l'achat des véhicules neufs, suppression du bonus.

Renforcement des normes environnementales relatives aux motos et aux véhicules utilitaires légers.

Taxation des biocarburants fabriqués à partir de matières agricoles importées.

Un plan de sortie du diesel associant mesures réglementaires et fiscales.

Transferts modaux

Déplacements des personnes

- Une campagne d'information du grand public sur le coût réel d'usage de la voiture, sous-estimé par l'automobiliste (voir FNAUT Infos 203 et 211).
- Enrichissement du Code de la rue pour facilier l'usage quotidien du vélo.
- Obligation d'établir des Plans de Déplacements Urbains dans les agglomérations de moins de 100 000 habitants et des Plans de Déplacements d'Entreprises dans les grandes entreprises et administrations (Education nationale en particulier, pour réduire l'accompagnement automobile des enfants aux établissements scolaires).
- Légalisation du péage urbain sans contrainte démographique pour faciliter une expérience (la loi Grenelle 2 l'a légalisé seulement dans les agglomérations de plus de 300 000 habitants).
- Baisse du taux de TVA sur les transports collectifs comme dans divers pays européens voisins.
- Validation de la carte enfant-famille sur les trains Intercités.

Transport de marchandises

- Mieux contrôler le transport routier pour lutter contre la fraude (charges, vitesses, temps de conduite, dissimulation de matières dangereuses) pour réduire la sous-tarification routière.
- Favoriser l'implantation d'Opérateurs Ferroviaires de Proximité (OFP).
- Favoriser les embranchements fret des entreprises industrielles et l'implantation des entreprises près des voies ferrées par des incitations réglementaires et fiscales.
- Encourager les rabattements de trafic routier sur le ferroviaire et le fluvial (exonération de l'écotaxe).

Un projet peu lisible, peu crédible et peu efficace

Alors que la Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie de 1995 (loi Lepage, voir FNAUT-infos n°45) était novatrice dans le secteur des transports malgré une opinion alors très réticente, le projet de loi de Ségolène Royal est très décevant. Partant des objectifs à atteindre, il fallait bâtir une vraie politique écologique des transports permettant de concrétiser les discours entendus depuis 20 ans, donc favoriser les modes économes en énergie et pénaliser les modes gaspilleurs.

Aucun signal politique incitant au changement des comportements n'est donné. Au contraire, le projet, peu mobilisateur, accrédite l'idée que tout repose sur les progrès de la technologie (moteurs, carburants), des progrès sans doute nécessaires mais en aucun cas suffisants pour atteindre le « facteur 4 » en 2050.

Les contradictions entre l'objectif affiché et l'actuelle politique des transports sont évidentes. Le projet de loi est rendu peu crédible par :

- la relance des projets autoroutiers et le maintien du projet NDDL ;
- l'autorisation générale de circulation des poids lourds de 44 tonnes ;
- le recul du gouvernement sur l'écotaxe poids lourds, d'où blocage des projets de TCSP urbains et de sauvegarde de lignes ferroviaires voyageurs et fret menacées de fermeture (des lignes voyageurs interrégionales et 1500 km de lignes capillaires fret vont fermer par manque de moyens financiers de RFF) ;

La fiscalité écologique est écartée (« il faut changer les comportements avant de taxer »). Mais comment changer les comportements, qui n'évoluent pas spontanément, sans investir dans les modes alternatifs à la route et à l'avion (infrastructures et exploitation), et comment investir sans ressources nouvelles ? Le levier de la fiscalité écologique est un instrument efficace et indispensable de la transition énergétique. En le rejettant sous prétexte qu'il serait socialement punitif et en ignorant tout chiffrage financier de ses objectifs, le gouvernement se condamne à l'immobilisme.

Chronique de la grève

Calcul aventureux

Thierry Lepaon, secrétaire général de la CGT, a estimé que seulement 8 % des candidats au bac utilisaient le train. Je ne sais pas comment il a calculé ce pourcentage ! Même un proviseur ne connait pas les modes de déplacement de ses élèves. Alors, pour la France, bien malin qui saurait ! Les candidats passent les épreuves dans leur lycée donc, en général, près de chez eux. Certains prennent néanmoins le train tous les jours et d'autres, internes, le lundi matin et le vendredi soir (Anne-Marie Ghémard, ancienne proviseur, association Le Tr'Ain).

Lycéens pour et contre la grève

Malgré le stress subi par les candidats au baccalauréat, **l'Union Nationale Lycéenne** a soutenu les cheminots grévistes : « nous comprenons les cheminots qui se battent et demandons ce qu'ils soient entendus au plus vite, nos examens n'ont pas à pâtir de l'incapacité du gouvernement à dialoguer avec le camp social ; nous refusons que les lycéens soient utilisés pour écraser la contestation sociale ». Les lycéens ont-ils lu le projet de réforme ferroviaire ?

Mais l'UNL a changé subitement de « camp social » quand elle a réclamé un renforcement du « service minimum » et conseillé au gouvernement de prendre exemple sur l'Italie « où l'intégralité des transports est assurée entre 6h et 9h et entre 18h et 21h ». « Il faut interdire la grève pendant certaines périodes, notamment les périodes d'examens et de grands départs en vacances ».

Réquisitionner les grévistes ?

Selon l'ancienne ministre UMP **Valérie Pécresse**, suivie par le « représentant des usagers » Jean-Claude Delarue (qui collabore généralement avec SUD-Rail...), le service minimum est un dispositif inefficace qui ne suffit plus, il faut doubler ses obligations en imposant à la SNCF de mettre en place deux trains sur trois au lieu d'un aux heures de pointe ». Ils n'ont pas expliqué comment faire sans réquisitionner les grévistes, donc sans instaurer un véritable « service minimum ». La SNCF est seulement obligée de publier un « service prévisible » fonctionnant avec le personnel non gréviste.

Syndicalistes courageux

Didier Aubert, secrétaire général de la CFDT Cheminots : « Cette grève est inutile, elle ne sert qu'à dresser les cheminots les uns contre les autres ; c'est du théâtre ; la CGT et Sud Rail mentent aux cheminots et prennent les usagers en otages pour créer un rapport de force ; pour ces syndicats, tout gain social doit s'obtenir par la lutte. Dans cette réforme, ni le statut des cheminots, ni l'emploi, ni les salaires ne sont concernés ; si c'était le cas, la CFDT aurait elle aussi appelé à la grève. Sortons de cet archaïsme : il est temps pour les syndicats de la SNCF et aussi pour la direction de changer de méthode ».

Laurent Berger, secrétaire général de la CFDT : « cette réforme est bonne pour le système ferroviaire, le service public ferroviaire et les cheminots ».

Gesticulation stérile

L'association des voyageurs du Mans (AVUC) a dénoncé une « réforme ferroviaire néfaste pour les usagers » mais a oublié d'expliquer pourquoi cette réforme est néfaste et de présenter des contre-propositions.

Pour protester contre la prolongation de la grève, elle a préconisé une grève des billets, mais a oublié que cette initiative ne pouvait en rien gêner les syndicats dont elle dénonçait par ailleurs le « corporatisme borné ».

Le coût de la grève

La SNCF a perdu 160 millions d'euros de recettes pendant la grève : autant d'investissements en moins... sans compter les pertes à venir. Comme après chaque grève, des chargeurs, pour lesquels la fiabilité des services ferroviaires est un impératif, se tourneront vers la route, souvent de manière définitive. Des pertes durables de clientèle voyageurs sont également prévisibles : 700 000 voyageurs privés de trains ont utilisé et apprécié le covoiturage pendant la grève (+ 40 %), selon le PDG de la société BlaBlaCar : « les grèves SNCF nous aident à décoller ».

Bêtisier

- **François Delapierre**, secrétaire national du Parti de Gauche, dénonce la privatisation de la SNCF : « en Grande-Bretagne, les transporteurs ferroviaires sont privés, et les trains roulent moins vite qu'au 19ème siècle ». Un séjour outre-Manche s'impose dans son cas.
- **Pierre Khalfa**, président de la fondation Copernic, et **Aurélie Trouvé**, présidente du conseil scientifique d'ATTAC : « si le volume du fret ferroviaire s'est effondré, c'est parce qu'on a ouvert le secteur du fret ferroviaire à la concurrence» (Le Monde du 17 juin 2014).
- **Nathalie Bonnet**, secrétaire de la fédération SUD-Rail : « les cheminots exercent un métier socialement utile et quand ils font grève, inévitablement, c'est gênant. C'est une différence notable avec ceux dont l'activité principale est de se plaindre qu'il n'y ait pas de trains, avant de remonter leur voiture de fonction avec chauffeur » (Le Monde du 17 juin 2014).

Une réforme incomplète

Le point positif évident de la loi réformant la gouvernance ferroviaire est la création du Gestionaire d'infrastructure unifié (GIU), dorénavant appelé SNCF Réseau, qui rassemble tous les organismes gérant l'infrastructure : RFF le donneur d'ordres, SNCF Infra qui réalise les travaux d'entretien, de modernisation et d'extension du réseau, et la Direction des Circulations Ferroviaires, service de la SNCF qui gère l'utilisation des sillons. De la création du GIU, on attend l'atténuation des effets pervers de la réforme de 1997 et d'importantes économies de gestion.

Le Parlement, sous la pression syndicale, a malheureusement réduit l'autonomie, déjà très insuffisante dans le projet de loi gouvernemental, du GIU par rapport à l'ancienne SNCF, baptisée aujourd'hui SNCF Mobilité. Le paravent de cette évolution, c'est la soi-disant « synergie rail-roue ».

Cette notion a un sens, mais elle vaut quelle que soit l'organisation de la gouvernance ferroviaire. Si une holding était vraiment nécessaire pour la prendre en compte, il faudrait la créer au niveau européen. La disparition des frontières économiques au sein de l'Union Européenne et l'arrivée prochaine de la concurrence, déjà effective dans le secteur du fret, exigeaient une stricte indépendance du GIU, garante d'une égalité de traitement entre opérateurs.

Enfin les intérêts du GIU et de l'opérateur historique sont par nature contradictoires. Il était logique que le pilotage du système ferroviaire soit confié à RFF et non à la SNCF car, le réseau étant aujourd'hui globalement sous-utilisé (malgré la saturation de certains noeuds), le GIU a intérêt à un développement maximum du trafic, à l'opposé de la SNCF qui veut être aujourd'hui un groupe multimodal international et, dans une stratégie de croissance externe, se désengage peu à peu de ses activités ferroviaires nationales. Les opérateurs, historique ou non, se concentrent naturellement sur leur noyau dur d'activités les plus faciles à rentabiliser. Il n'y a pas d'autonomie possible si RFF dépend de la SNCF qui assure 95 % de ses recettes.

Il est donc essentiel que l'Etat concrétise rapidement son rôle, affirmé dans la loi, de stratège - aménageur du territoire, pilote de la transition énergétique - et qu'à travers un « schéma de services ferroviaires », il impose à la SNCF la mission de valoriser le réseau ferré mis à sa disposition. C'est l'intérêt des voyageurs et chargeurs, des territoires, de la collectivité et de la planète.

Bien dit

• **Guillaume Sainteny**, économiste spécialiste de l'écofiscalité : « en Suisse, le bilan de la taxe poids lourds (RPLP) est très positif, le fret routier a cessé d'augmenter, et les professionnels ont amélioré le remplissage des camions, améliorant ainsi leur productivité ».

• **Philippe Bies**, député PS du Bas-Rhin : « reculer devant ce qui s'est passé en Bretagne, ce serait donné une prime à l'émeute. Ségolène Royal a raison quand elle dit qu'une offre alternative est nécessaire pour pouvoir taxer le fret routier. Mais c'est le serpent qui se mord la queue. Sans les fruits de l'écotaxe, on n'aura pas les moyens de développer ces modes alternatifs ».

• **Jean-Paul Chanteguet**, député PS (Le Monde du 14 mai 2014) : « parler d'écologie punitive, c'est de la démagogie. Ce n'est qu'un slogan visant à repousser la prise en compte des enjeux environnementaux et à justifier l'inaction. Le transport routier contribue au réchauffement climatique et à la pollution. Il est aujourd'hui sous-taxé par rapport au rail ou à la voie d'eau. L'écotaxe doit permettre de corriger cette situation ».

La fiscalité écologique

La ministre Ségolène Royal refuse la fiscalité écologique : il faut « changer les comportements avant de taxer ». Mais elle se condamne à l'inaction : comment, plus encore dans le transport que dans le logement, changer les comportements sans investir, et comment investir sans ressources nouvelles ?

Comme le dit Gilles Laurent, représentant de la FNAUT en Nord - Pas-de-Calais : « pourquoi des taxes sur le tabac, des primes à la casse, un bonus-malus à l'achat de véhicules neufs,...? C'est bien l'outil fiscal qui permet de changer les comportements, et non l'inverse ».

Encore faut-il que le produit de la fiscalité écologique soit affecté de manière compréhensible par le public. Affecter en partie le produit de l'écotaxe aux TCSP urbains n'est pas très logique et ces investissements peuvent être financés autrement (recettes de stationnement, péage urbain, taxe gazole).

Un projet de loi décrédibilisé

Sans ligne directrice autre que « calmer les Bonnets rouges sans trop fâcher les Verts » et trouver de l'argent grâce à l'écotaxe, le gouvernement a reculé de manière irresponsable. Ce recul manifestement contraire à l'intérêt général a décrédibilisé le projet de loi de programmation sur la transition énergétique, présenté trois jours auparavant par la ministre, car il se traduit par une perte considérable d'argent public disponible pour une politique écologique, et le report modal du trafic de fret ne sera pas encouragé.

L'écotaxette : une marche-arrière punitive

Introduit dès 2005 par le député alsacien UMP Yves Bur, le principe de l'écotaxe a fait l'objet d'un large consensus lors du Grenelle de l'environnement, mais des difficultés techniques puis les atermoiements des gouvernements Fillon et Ayrault ont retardé sa mise en œuvre. On pouvait espérer que la nouvelle ministre de l'Ecologie, Ségolène Royal, accueillie avec bienveillance mais peu de clairvoyance par les environnementalistes et écologistes, allait débloquer le dossier. Mais, hostile à toute forme de fiscalité écologique et soutenant ouvertement les Bonnets rouges bretons (FNAUT Infos 225), elle a au contraire combattu l'écotaxe.

Ecartant courageusement les suggestions de la ministre, la commission présidée par le député PS Jean-Paul Chanteguet a proposé, pour en faciliter l'acceptation sociale, un « aménagement » peu satisfaisant de l'écotaxe basé sur des franchises kilométriques mensuelles qui exonéraient les trajets courts des camions mais réduisaient le montant de la taxe sur les trajets longs.

La FNAUT avait proposé que l'écotaxe soit ciblée sur les trafics massifiés à longue distance, donc sur les camions de plus de 12 tonnes (80 % du parc), comme en Allemagne, en exonérant les pré et post-acheminements routiers du transport combiné rail ou voie d'eau-route, et en affectant le produit de la taxe en priorité aux investissements nécessaires au fret ferroviaire.

La commission a écarté une exonération des camions de moins de 12 tonnes, estimant qu'elle provoquerait un report de trafic sur les véhicules plus légers. On imagine pourtant mal un chargeur payer deux conducteurs au lieu d'un pour échapper à la taxe. La commission a par contre rejeté judicieusement toute régionalisation de l'écotaxe, la taxe étant modulée par une région sur son territoire, voire affectée à cette région : comment financer alors les projets d'intérêt national ?

La ministre de l'Ecologie a finalement obtenu que l'écotaxe, qui ne s'appliquera qu'en 2015, soit réduite à une peau de chagrin : ce retour en arrière populiste, présenté avec une certaine audace comme « une solution équilibrée et de bon sens », est affligeant.

Selon la députée PS Chantal Guitet (PS), c'est « un beau compromis intelligent ».

Certes le principe de l'écotaxe est maintenu, son niveau moyen reste fixé à 13 centimes par km parcouru, le « péage de transit » est plus lisible et tous les camions français et étrangers de plus de 3,5 tonnes sont taxés, mais le résultat financier est tout simplement catastrophique. Alors que le produit brut de l'écotaxe devait atteindre 1,2 milliard d'euros, celui du péage atteindra 500 millions mais, détail oublié lors de l'annonce gouvernementale, il faudra bien que l'Etat rémunère la société Ecomouv, d'où un produit net d'environ 300 millions au lieu des 900 prévus précédemment (la LKW Maut allemande a rapporté 4,4 milliards d'euros en 2012).

Photo : Marc Debrincat

Bien entendu, en 2014, le péage ne rapportera pas un sou, et l'Etat devra au contraire rémunérer Ecomouv et lui verser un dédommagement suite à la modification du contrat qui les lie.

Alors que de multiples avantages ont été accordés récemment au transport routier, l'écotaxe devait corriger sa sous-tarification, donc inciter les chargeurs à optimiser le remplissage des camions et à privilégier le rail et la voie d'eau, comme on l'a observé en Suisse et en Allemagne. Sa restriction à 4 000 km de routes nationales et quelques départementales (supportant un trafic de plus de 2 500 camions par jour) au lieu de 15 000 diminuera fortement son impact sur le comportement des chargeurs. Des axes majeurs de transit sont exonérés (A21, A23, A75, France-Italie, France-Espagne) et les longs trajets intérieurs à la France ne seront pas taxés.

Certes une taxation supplémentaire des sociétés autoroutières, justifiée par le report vraisemblable de certains trafics sur les autoroutes payantes, est envisagée par le gouvernement mais elle se heurte à des obstacles juridiques sérieux. La FNAUT craint que la négociation avec ces sociétés se termine par leur engagement dans des travaux d'extension du réseau autoroutier et une prolongation de leurs concessions, la ministre refusant une hausse des péages afin de ne pas mécontenter les automobilistes.

Le recul du gouvernement devant les lobbies a mécontenté aussi bien les ONG que les Bonnets rouges et les transporteurs routiers (la ministre de l'Ecologie s'est pourtant félicitée d'avoir « épargné complètement la Bretagne »). Il est triplement punitif. Il pénalise les usagers qui réclament les transports urbains en site propre et la modernisation du réseau ferré qui devaient être financés par l'écotaxe (des lignes régionales et même interrégionales sont menacées de fermeture...) ; les riverains des grands axes routiers dont la taxation n'était pas envisagée ou est abandonnée, au Pays basque, dans les vallées alpines et dans bien d'autres régions ; enfin les automobilistes et les contribuables qui subventionnent le transport routier à leur insu.

Forum

Solidarité

Le choix entre autorail et autocar est complexe, on ne peut pas à tout prix défendre l'autorail. Il faut bien étudier la situation locale, la demande potentielle. Mais il est certain que, pour le voyageur, l'autorail est préférable à l'autocar. L'avenir des transports dans la France profonde est un problème grave. Le dépeuplement de certaines zones rurales et le vieillissement de la population imposent une solidarité avec leurs habitants dans de nombreux domaines, dont les transports, on ne peut pas les abandonner.

Henri Martin, FNAUT Lorraine

Train + autocar

Après trois ans de militantisme local, notre association vient d'élargir son action à l'éco-mobilité, tout en restant mobilisée prioritairement sur le train. Nous nous sommes aperçus qu'il nous fallait agir sur les autres moyens de transport locaux, pour les mettre en synergie avec les quelques trains que nous conservons dans l'Ain. Sinon, les trains ne sont pas assez fréquentés et nous ne pouvons obtenir une fréquence plus élevée. C'est l'ensemble de la chaîne de transport qu'il faut améliorer.

De manière analogue, une responsable du développement des trains de banlieue de Copenhague, lors d'un colloque train + vélo, présentait ses nombreuses actions en faveur du vélo, parce que le vélo agrandit d'un facteur $4^2=16$ la zone de chalandise d'une gare.

Anne-Marie Ghémard, association Le Tr'Ain

Concurrence train-autocar

Merci à la FNAUT, seule à évoquer les aspects négatifs de la libéralisation du transport par car à longue distance : plus de cars sur les routes et dans les centres-villes, de pollution, d'accidents, et de consommation de pétrole, en contradiction totale avec la transition énergétique. Le train n'émet que 1% des gaz à effet de serre dans les transports en Europe (source UE), c'est lui qu'il faudrait encourager.

Le car est très utile en complément du train, pour les derniers kilomètres, pas en concurrence avec le rail sur longue distance. Or IDBUS se positionne toujours en concurrence frontale avec le train (Paris-Milan ou Amsterdam, Lyon-Barcelone...). Dans un pays sans train comme le Brésil ou le Chili, le car se justifie. Mais nous disposons d'un assez bon réseau ferroviaire. Sur l'axe Québec-Montréal, la concurrence acharnée des cars a affaibli le rail. Et il faut combattre cette idée que le train serait réservé aux riches, et le car aux plus pauvres, quelle régression sociale !

Certains décideurs affirment même qu'un TER vide pollue plus qu'un car plein... Comparons ce qui est comparable. Sur une même ligne, si un TER est vide, le car le sera aussi. Plus capacitaire, plus sûr, moins consommateur d'énergie carbonée, le train reste plus respectueux de l'environnement.

Un lecteur de FNAUT Infos

Schéma classique en voie unique : on ferme des gares et des points de croisement, on mixe trains et cars, la fréquentation diminue, on supprime les trains puis les cars à terme. Le train a disparu en 2008 sur Montluçon-Ussel. La fréquentation des cars a encore diminué de 19 % entre 2012 et 2013. La mise en place de dessertes par car, hors rabattements, ne peut que conduire à la réduction du maillage des dessertes après avoir fait fuir la clientèle.

Jean-Louis Camus, FNAUT LImousin

Je crains fort que des cars directs ne contribuent à vider de la clientèle la plus rémunératrice les liaisons ferroviaires qu'ils seront amener à « compléter » : la SNCF n'attend que cela ! La phase suivante sera le transfert total sur route sous forme de cars express, la desserte locale étant abandonnée puisqu'assurée par les départements. Même si les cars peuvent être pertinents dans bien des situations, il ne faut pas engager un faux débat : le problème n'est pas celui du coût de ferroviaire par rapport au car mais celui du surcoût de la SNCF. Tant que cette dernière aura la main-mise sur le réseau ferré, elle poursuivra son œuvre de sabotage de façon à ce que lorsqu'une éventuelle concurrence pourra se présenter (2019?), il ne reste quasiment rien à exploiter.

Frédéric Laugier, FNAUT PACA

Complémentarité ou sabotage ?

On se pose la question à propos du TER Grenoble-Veynes-Gap et de l'autocar LER 31 (ligne express régionale gérée par la région PACA). Le LER 31 relie tous les jours Grenoble à Marseille et Nice, une correspondance immédiate entre cars est organisée à Sisteron.

Les cars assurent les mêmes dessertes que les trains avec, dans le sens sud-nord, des horaires quasiment identiques : le TER quitte Marseille à 8h35 et le car à 9h, ils circulent en parallèle sur un itinéraire de plus de 300 km ! Les régions PACA et Rhône-Alpes ne peuvent-elles se coordonner ? La question, posée en comité de ligne, n'a pas eu de réponse, la région Rhône-Alpes semblant méconnaître la situation.

La relation ferroviaire Grenoble-Gap est fragile : elle n'a pas besoin d'être mise en concurrence avec un service de car à longue distance.

François Lemaire, ADTC-Grenoble

Le TGV du futur vu par la SNCF... et la FNAUT

Constatant une baisse de la fréquentation du TGV, la SNCF envisage de commander dorénavant le « TGV du futur » d'Alstom, moins coûteux (- 30 % à la place) que les TGV précédents, afin de pouvoir baisser ses prix. L'innovation la plus visible - la suppression du bar qui permettrait d'augmenter la capacité des rames d'une trentaine de places - a suscité les critiques de la FNAUT : ce serait une régression pour le voyageur et une erreur de marketing, venant après la suppression des voitures-restaurants, des voitures lits,...

Le train offre de l'espace à bord, d'où la possibilité de se déplacer à l'intérieur des voitures, d'aller boire un café, de se détendre, à la différence de l'automobile, de l'autocar ou de l'avion où l'on reste coincé sur son siège. Cet attrait du train est apprécié des voyageurs qui se détourneraient des TGV si on les parquait sur leur siège.

La FNAUT est favorable à des TGV low cost (FNAUT Infos 207) mais refuse le « tout TGV low cost » : le train ne doit pas devenir le moyen de transport du pauvre. Devra-t-on bientôt emporter son sandwich et son thermos de café si on voyage en train ? Pourquoi ne pas supprimer aussi les toilettes pour gagner 4 sièges par voiture ? Une restauration sur chariot ? Pourquoi pas, mais il faut alors pouvoir avoir du chaud comme en avion ! Les nouveaux TGV commandés ont des bars, seuls les TGV Ouigo n'en ont pas. Et ce qu'il faut viser, c'est un bar type ICE (restauration chaude) occupant une voiture entière.

Les compagnies aériennes low cost offrent un service minimum, mais leurs prix sont vraiment très bas, ce qui n'est pas le cas du TGV, et le voyageur garde le choix entre les compagnies low cost et les compagnies traditionnelles chez qui il peut trouver un meilleur confort en payant plus cher.

La chute de la clientèle TGV, surtout en 1ère classe, est due à la crise économique, aux prix trop élevés du TGV, à la rigidité de sa commercialisation par la SNCF, à la concurrence de l'avion low cost et du covoiturage. Ajouter quelques sièges dans les rames n'y changerait rien : on ne les remplirait pas mieux. Quant à une baisse des prix liée à une augmentation de l'emport des rames, elle serait marginale. L'opération pourrait même être financièrement négative pour la SNCF. Pour baisser les prix, la SNCF doit d'abord améliorer sa productivité interne.

Observons enfin qu'une fois de plus, les voyageurs n'ont pas été consultés...

Jean-François Troin

Paris-Tulle : avion, voiture ou train ?

Critiqué pour s'être rendu de Paris à Tulle (480 km) dans un avion Falcon de la flotte républicaine pour voter aux élections municipales le 23 mars (coût 9 200 euros), François Hollande a choisi la voiture pour aller voter le 25 mai aux élections européennes : dix heures de route aller-retour. Le Chef de l'Etat aurait pu voyager aussi rapidement et plus confortablement par le train, et avec un bien meilleur bilan carbone. Départ de Paris à 9h34, arrivée à Tulle à 14h56 après un changement à Brive (Intercités + TER) et, pour le retour, départ de Tulle à 17h08 ou 18h23, arrivée à Paris à 22h18 ou 23h18.

Resquilleuse ?

Avant d'être ministre de l'Ecologie, « Ségolène Royal n'avait jamais de billet » quand elle prenait le train entre sa région Poitou-Charentes et Paris, selon Dominique Bussereau, ancien ministre des Transports qui voyage souvent avec elle : « j'ai assisté depuis vingt ans à quelques épisodes amusants avec les contrôleurs de la SNCF ».

Ecotaxe

Selon Christian Troadec, maire de Carhaix : « 90 % de nos produits sont exportés hors des frontières bretonnes ; le péage de transit va pénaliser le développement économique de la Bretagne ». Carhaix a encore la chance d'être desservie par le train, mais la ligne mériterait une remise à niveau que l'écotaxe aurait pu financer...

Seul le président PS du Conseil régional de Bretagne, Pierrick Massiot, semble satisfait du péage de transit : « les annonces vont dans le bon sens ; nous attendons à présent des informations sur le financement que ce dispositif permettra de dégager au profit des grandes infrastructures et des modes alternatifs au tout-routier, condition de la nécessaire transition écologique ». Il peut attendre longtemps...

Zoé est punie

Le Jury de Déontologie Publicitaire a donné raison à la FNAUT qui avait déposé une plainte contre une publicité de la société Renault, diffusée le 17 mars dernier dans Le Parisien lors d'un pic de pollution de l'air, en faveur de son modèle de voiture électrique Zoé : « pour lutter contre la pollution, roulez en voiture ». Le dossier de la FNAUT avait été préparé par Adrien Duhem, juriste stagiaire à la FNAUT. Le JDP a estimé que cette publicité incitait le consommateur à utiliser une voiture électrique plutôt qu'une voiture thermique pour réduire la pollution, alors que le transport collectif et le vélo sont moins nocifs pour l'environnement.

Brèves

Tourisme à vélo

Eurovélo 3 est une véloroute européenne allant de Tronheim à Saint-Jacques-de-Compostelle. Un guide en français décrit cet itinéraire entre la Belgique et la Loire, soit 800 km de parcours accessible à tous en 39 étapes. Il a été rédigé par l'association CyclotransEurope, membre de la FNAUT qui promeut le tourisme à vélo. Il offre une cartographie copieuse et claire, des renseignements touristiques sur les régions traversées et des informations pratiques pour réussir son voyage à vélo : bonnes adresses, services, train+vélo (http://transeuropeenne.free.fr/).

Bêtisier du vélo

- **Alexis Joly**, conseiller FN de Grenoble Métropole, s'insurge contre une subvention accordée à l'ADTC-Grenoble pour son intervention lors du Défi des écoles à énergie positive : « il serait plus efficace de lutter contre la déforestation en Indonésie ; ici, on risque de sombrer dans la dictature écolo-communiste, avec des enfants qui obéissent aux commissaires publics, en imposant la dictature du vélo ».
- **Camille Pascal**, ancienne plume et conseiller de Nicolas Sarkozy, a raconté en détail, dans Valeurs Actuelles, comment il a failli être renversé par un cycliste au cours d'une promenade sur les quais de Seine. Cette tentative de meurtre lui a inspiré une diatribe cyclophobe d'un style inattendu.

« Le vélo n'est plus un moyen de locomotion ou un sport, il est désormais un signe identitaire, un choix politique, il incarne une idéologie totalitaire et en cela il est devenu très dangereux. Bourgeois, étudiants ou sportifs, les cyclistes appartiennent à la même internationale puissante et redoutable, celle des gens responsables qui sauvent la planète en pédalant et ont donc, à ce titre, droit de vie et de mort. Le piéton n'est que de la piétaille aux yeux de ces chevaliers du bitume, pire peut-être, car le cycliste voit en chaque piéton un automobiliste honteux qui rase les murs pour aller récupérer sa voiture. Le cycliste a désormais la préséance et il faut lui céder le pas sous peine d'être traité comme un ennemi déclaré de la couche d'ozone ». Conclusion de Camille Pascal : « Hegel confessa un jour avoir vu en Napoléon l'Histoire à cheval ; moi, j'ai croisé la dictature à vélo ».

Ces propos creux et prétentieux d'un ignorant (il confond l'appauvrissement de la couche d'ozone et le réchauffement climatique) sont du même niveau intellectuel que ceux, aussi ridicules, tenus dans Le Monde, en 2007, par le cinéaste Claude Lanzmann, irrité par les mesures prises à Paris pour maîtriser le trafic automobile (FNAUT Infos 155).

Photo : Marc Debrincat

Rail unique

Selon Le Parisien du 4 juillet 2013, les TGV diamétraux sont contraints d'emprunter « un rail unique dans les deux sens » entre Massy et Valenton, sur la Grande ceinture sud de Paris.

Train sur pneus

Annonce entendue en gare de Grenoble : « en raison d'un mouvement de grève, le train de 14h10 pour Gap partira de la gare routière, travée 15 ».

Escale imprévue

Un A380 d'Air France a dû atterrir à Hambourg plutôt qu'à Roissy, le 26 mars. Le lancement d'une fusée a entraîné la fermeture de l'espace aérien kazakh, le pilote du vol Shanghai-Paris a été contraint à se dérouter. L'avion a dû voler 30 minutes de plus que prévu et s'est retrouvé à court de carburant.

BIEN DIT

✓ **Txetx Etcheverry**, militant de l'association basque Bizi (Libération du 25 avril 2014) : « les lobbys routiers et agro-industriels n'ont même plus besoin de se bouger vu que la ministre de l'Ecologie attaque elle-même l'écotaxe ».

✓ **Yves Bur**, ancien député UMP du Bas-Rhin et père de l'écotaxe française : « l'écotaxe allemande n'a pas été un frein à la compétitivité ».

✓ **Gilles Dansart**, Mobilettre : « le ministre des Transports applaudit à un succès de la SNCF sur un marché libéralisé (Keolis a obtenu la franchise de Thameslink, la plus importante du Royaume-Uni), mais lui-même refuse d'ouvrir une petite porte à la concurrence sur le marché ferroviaire français ».

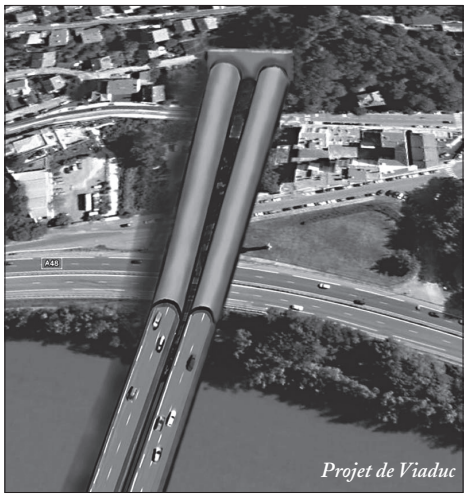
✓ **Laurent Fabius**, ministre des Affaires Etrangères, a lancé une mise en garde sur le risque de dérèglement irréversible du climat lors des rencontres économiques d'Aix-en-Provence : « au-dela de 2 degrés de réchauffement, ce sera le chaos climatique et personne - aucun particulier, aucune entreprise, aucune nation, aucune commune - ne sera épargné ». Il a appelé « le gouvernement français à stopper les subventions aux énergies fossiles » car « assez rapidement, le recours aux énergies fossiles détruira davantage de richesses qu'il n'en crée ».

Grenoble : histoire d'une rocade archaïque

L'histoire affligeante de la Rocade autoroutière Nord de Grenoble mérite d'être mieux connue de tous les opposants à des projets analogues. Elle met en évidence l'aveuglement d'élus locaux qui, pendant vingt ans, ont cherché, au mépris de tout bon sens et de la volonté majoritaire de la population, à imposer un projet absurde dont les effets pervers avaient pourtant été clairement explicités (voir aussi FNAUT Infos 158, 162, 170, 187).

Nous résumons ici les combats menés par l'ADTC-Grenoble et les nombreux rebondissements qui ont précédé l'abandon de ce projet ancien de tunnel sous la Bastille, dont des premières études dataient des années... 1960.

Lors de l'élaboration du Plan de Déplacements Urbains 2000-2006, deux projets sont présentés par deux bureaux d'études différents. Alors que Sogelerg présente un scénario sans rocade mal conçu, Transitec présente habilement un scénario avec rocade sans péage, qui séduit immédiatement les élus : le principe consiste à guider, par un plan de circulation contraignant, les voitures vers les autoroutes et la future rocade pour désengorger le centre-ville, ce qui permettra ensuite de développer des transports collectifs efficaces.



Projet de Viaduc

L'ADTC met en garde les élus et le public contre le risque de commencer par la Rocade Nord et de ne plus avoir l'argent ou la volonté politique de développer les transports collectifs. Fort heureusement, une enquête BVA menée auprès de 5000 habitants de Grenoble Alpes Métropole (La Métro) montre que seuls 25 % des habitants demandent que l'on commence par la Rocade Nord.

Finalement, le projet de PDU soumis à enquête publique en 1999 prévoit de développer les transports collectifs avant de réaliser la Rocade Nord, ouvrage passant sous l'Isère (deux fois) et sous le rocher de la Bastille et évalué alors à 300 millions d'euros (soit le tiers du coût du PDU). Sa justification et sa faisabilité comportent de nombreuses zones d'ombre, au point que, le 21 février 2000, la commission d'enquête sur le projet de PDU rend un avis favorable sous réserve que la Rocade Nord soit retirée !

Mais le Préfet passe outre et la Métro vote le PDU tel quel. Les études pour la rocade Nord s'affinent et, en 2005, l'Avant Projet Sommaire réévalue le coût à 780 millions d'euros. La Ville de Grenoble, la Métro, le Conseil général de l'Isère et la Région Rhône-Alpes décident alors de renoncer au projet et annoncent le tram B sur le polygone scientifique pour 2009, le tram E au Fontanil pour 2011, le tram A au Pont de Claix et à Sassenage pour 2013.

Mais sous la pression de la Chambre de Commerce et d'Industrie, le Conseil général, présidé par André Vallini, reprend le dossier en main fin 2005 et décide d'étudier un projet moins coûteux, avec péage. Une fois de plus, l'ADTC, avec d'autres associations qui formeront le Collectif pour des Alternatives Innovantes à la Rocade Nord (CAIRN), se penche sur les dossiers (dont les résumés présentés au public et aux élus sont très orientés), et démonte l'argumentaire du Conseil général en examinant finement les estimations de trafic et en comparant les scénarios.

Le CAIRN organise de nombreux événements (manifestations à vélo, construction d'un faux tunnel place Grenette) pour rendre publique l'opposition au projet. En 2009, des recours, dont un déposé par l'ADTC, permettent d'obtenir l'annulation du PDU 2006-2012 en raison des retards pris par les projets de tramway, retards liés au projet de Rocade Nord. Mais la Métro et le Conseil général persistent à pousser coûte que coûte la Rocade Nord, et en 2009, un projet évalué à 666 millions d'euros est soumis à enquête publique.

Cette fois-ci, les arguments des opposants sont entendus. La commission d'enquête constate les nombreuses incohérences du dossier : le calcul de rentabilité du projet surévalue les gains de temps d'un facteur 4, les modélisations de trafic censées montrer que la Rocade Nord soulage les autres voiries sont faites avec l'hypothèse d'un péage à 1 euro alors que le montage financier prévoit un péage à 2 ou 3 euros, l'élargissement de l'A480 Nord sans lequel la Rocade Nord ne servirait à rien n'est pas inclus dans le projet, la Rocade Nord accroîtrait la congestion de voiries déjà saturées (A41, A48)... C'est ainsi que, fait rare, la commission d'enquête rend un avis défavorable en mars 2010.

La Rocade Nord disparaît donc du PDU et du Schéma de Cohérence Territoriale. Que d'énergie dépensée, et d'argent public gaspillé en études lourdes, pour arriver enfin à ce résultat !

Christophe Leuridan, ADTC-Grenoble

Activités de la FNAUT

- Jean Sivardière et Jean Lenoir ont rencontré Amaury Lombard, conseiller Infrastructures et Transports de l'ARF (Association des Régions de France).
- Jean Lenoir et Marc Debrincat ont rencontré Albert Alday, directeur de l'opérateur ferroviaire Thello exploitant de trains de nuit France-Italie et bientôt d'un train de jour Marseille-Milan.
- François Jeannin, Jacques Ottaviani, Marc Debrincat et Jean Lenoir ont rencontré Jean Ghédira, directeur des trains SNCF-Intercités.
- Marc Debrincat a rencontré Frédéric Cyr, directeur de Rhône Express (tramway Lyon-aéroport de Saint-Exupéry).
- Jean Sivardière et Jean Lenoir ont rencontré Frédéric Cuvillier, ministre des Transports, et ses conseillers Radia Ouarti et Julien Matabon. L'entretien a porté sur l'écotaxe, les CPER, les trains Intercités et la réforme ferroviaire.
- Jean Sivardière et Jean Lenoir ont rencontré Stéphane Lecler, conseiller technique chargé des transports au cabinet du Premier ministre.
- Jean Lenoir et Jean-Paul Jacquot ont rencontré Olivier Onidi, directeur Mobilité Innovante et Durable à la DG Move (Commission Européenne).
- Anne-Marie Ghémard a participé à une réunion de la Fédération Européenne des Voyageurs à Cologne.
- Jean Lenoir a été auditionné par les députés du groupe RRDP (radical, républicain, démocrate, progressiste) sur le projet de réforme ferroviaire.
- Xavier Braud a proposé aux sénateurs EELV de soutenir des amendements à la loi sur la réforme ferroviaire concernant les procédures à suivre avant tout déclassement de ligne : consultation des chambres consulaires et des associations d'usagers, enquête publique, avis conforme de la Région, évaluation du potentiel de trafic voyageurs et fret.

La tarification des transports publics

Les articles publiés dans FNAUT Infos depuis 2007 sur la tarification des transports publics (urbains, TER, TGV) ont été rassemblés en un recueil de 30 pages disponible auprès du siège de la FNAUT. Prix 5 euros port compris, paiement en timbres si possible.

fnaut infos- Bulletin mensuel d'information
Directeur de publication : Jean Sivardière
CPPAP n° 0915 G 88319 - Dépôt légal n°227
ISSN 0983-172 X - Tirage : 1200 ex.
Imprimerie : Sipap-Oudin, 86000 Poitiers
Abonnement 10 numéros : Individuels : 18 €
Administrations, sociétés, organismes, Étranger : 35 €
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
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

fnaut infos
transport - consommation - environnement

n°228
octobre 2014
édition nationale

Bulletin de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports

Trains Intercités : la FNAUT tire le signal d'alarme

Intercités en gare de Savines (photo : Marc Debrincat)

Les services TER et TGV ne répondent ni à tous les besoins des voyageurs ni à toutes les exigences de l'aménagement du territoire : les services Intercités sont une composante indispensable de l'offre ferroviaire. Or, depuis la signature de la convention Etat-SNCF, le 13 décembre 2010, par laquelle l'Etat se déclarait autorité organisatrice de l'exploitation des trains d'équilibre du territoire (TET) et s'engageait à pérenniser la circulation de ces trains sous la marque Intercités, l'offre s'est contractée d'environ 10 %, à l'inverse de l'évolution espérée. Dans une lettre ouverte adressée au Premier ministre Manuel Valls (voir page 2), la FNAUT a donc réclamé, le 21 mai dernier, des mesures réalistes et concrètes de sauvegarde et de développement des services Intercités.

La FNAUT et les Intercités

La FNAUT se préoccupe de longue date des relations ferroviaires hors TGV et TER. En novembre 1999, elle a organisé, à Lyon, un colloque sur « l'avenir incertain des lignes interrégionales » afin d'attirer l'attention sur la dégradation des relations Intercités et leur rôle souhaitable dans l'aménagement du territoire (voir aussi FNAUT Infos 101, 105, 108, 123, 138, 153, 161, 166).

Plus récemment, à partir d'une étude de Benoît Lejay sur les relations Lyon-Metz et Lyon-Strasbourg, Jean Lenoir a pu définir une offre minimale Intercités (FNAUT Infos 169). Puis un groupe de travail piloté par Dominique Romann a proposé un réseau ferré national permettant d'assurer des relations directes entre grandes agglomérations, de relier entre elles la quasi-totalité des villes de plus de 100 000 habitants, de desservir au passage la grande majorité des villes moyennes et de faciliter les relations transversales (FNAUT Infos 180).

Toutes ces réflexions ont été alimentées par nos associations, en particulier la FNAUT Franche-Comté (pour la ligne Lyon-Strasbourg), l'association pour la modernisation de la ligne Paris-Bâle, présidée par Bernard Tournier, et l'association pour la promotion de la ligne Nantes-Bordeaux, présidée par Jacques Ottaviani.

En mai 2010, la baisse des recettes du TGV fragilisant le financement des Intercités de jour et de nuit par péréquation, la FNAUT a réclamé un contrat de service public Etat-SNCF permettant de sauvegarder ces services. Elle a soumis à l'Etat un ensemble de propositions visant un renforcement des Intercités : dessertes à prendre en compte, cahier des charges à respecter par la SNCF, contrôle de la qualité, concertation avec les voyageurs, renouvellement du matériel roulant, financement intermodal (FNAUT Infos 184 et 224). Enfin, en 2013, la FNAUT a remis à la DGITM une étude approfondie sur les Intercités, pilotée par Jean Lenoir (FNAUT Infos 224).

Economies ou aménagement du territoire ?

Pour enrayer le déficit d'exploitation des Intercités, la solution de facilité, que souhaite la SNCF depuis 2005 et qui séduit Bercy et la Cour des Comptes, est évidemment de confier aux Régions les services les plus déficitaires avant le renouvellement, début 2015, de la convention Etat-SNCF. Seules 5 lignes seraient maintenues dans la convention : Paris - Le Havre, Paris-Cherbourg et les 3 lignes ex-Teoz (Paris-Toulouse, Paris-Clermont et Bordeaux-Marseille).

Etat et SNCF garderaient les lignes rentables, les Régions seraient chargées de l'aménagement du territoire : le monde à l'envers ! Mais les Régions refusent ce transfert de charges, elles n'ont d'ailleurs ni la vocation ni la compétence de gérer les Intercités.

Autre « solution » : une hausse des tarifs. Selon la Commission des Comptes Transport de la Nation (CCTN), elle entraînerait une baisse de trafic de 15 % : 8 % de report sur la voiture, 7 % de trafic "désinduit" et le bilan socio-économique serait nul.

Reste le transfert sur route, réclamé par les autocaristes. Le taux de remplissage moyen des Intercités n'est que de 37 %. Mais ils sont bondés en périodes de pointe et alors difficilement remplaçables par des cars.

Dans un bilan des politiques publiques relatives aux trains TET et aux liaisons aériennes d'aménagement du territoire (janvier 2014), la CCTN estime qu'en cas de remplacement du train par le car, 36 % des voyageurs se reportent sur la voiture, 25 % sur le TER, 11 % sur le TGV, 5 % sur l'avion, et 23 % ne se déplacent plus : on est loin des objectifs officiels de sécurité routière, d'égalité des territoires, de valorisation du réseau ferré classique (qui ne peut se limiter aux transports de la vie quotidienne) et de « transition énergétique ».

La FNAUT attend donc un réel engagement de l'Etat garantissant un niveau de service Intercités au moins égal à celui contractualisé en 2010. La recherche d'un équilibre financier ne doit pas se traduire par une nouvelle réduction de l'offre, mais par une maîtrise des coûts, une amélioration de la qualité et une croissance du trafic : on l'oublie trop souvent, le rail est un mode de transport à rendement croissant.

Jean Sivardière

La lettre de la FNAUT au Premier ministre : un bilan décevant de la convention TET

La signature de la convention Etat-SNCF relative aux trains TET devait constituer un progrès important selon trois logiques d'aménagement du territoire : desservir les moyennes et grandes agglomérations qui ne le sont pas par le TGV, garantir les liaisons province-province, répondre aux besoins de la desserte du grand bassin parisien.

La convention a intégré les trains Teoz et Lunea dans son périmètre. Un mécanisme de péréquation entre le rail et la route a été mis en place : une petite fraction de la taxe d'aménagement du territoire (TAT) payée par les sociétés concessionnaires d'autoroutes contribue au financement du déficit d'exploitation des TET. Enfin, dans un contexte de renforcement des politiques industrielles ferroviaires, la convention devait permettre de garantir le renouvellement d'un matériel roulant hors d'âge.

Une régression évidente

La FNAUT estime à environ 10 %, depuis la fin 2010, la réduction de l'offre de trains TET (voir encadré). Pour autant, le déficit d'exploitation a augmenté de 47 %, à responsabilité égale de la SNCF et de RFF, dont les coûts d'exploitation et de péages ont dérapé.

Malgré une hausse des besoins de financement, l'Etat a réduit de moitié (-16 millions d'euros) en 2014 la contribution des sociétés autoroutières. Ainsi, avant même les débats sur l'écotaxe, l'Etat a discrètement mis en péril un mécanisme de péréquation intermodal.

Enfin, les usagers s'inquiètent de l'inexistence d'une feuille de route visant au renouvellement de la totalité du matériel roulant. Un point positif cependant : l'Etat a initié le renouvellement du parc des TET par la commande de 34 rames automotrices.

Le rôle de l'Etat, autorité organisatrice et stratège

La situation actuelle est à l'opposé des objectifs fixés par l'Etat lors de la signature de la convention : contraction des dessertes qui ne génère que des économies « comptables » puisqu'on constate une augmentation du déficit d'exploitation ; remise en question du mécanisme de financement intermodal ; absence de perspectives sur le renouvellement complet du matériel roulant. L'Etat n'a pas assumé son rôle d'autorité organisatrice des TET.

La situation actuelle va aussi à l'encontre des objectifs voulus par l'Etat stratège, responsable de l'aménagement du territoire, visant à la valorisation du réseau classique, des transports du quotidien mais aussi des « axes structurants d'aménagement du territoire ».

Simultanément la SNCF se fixe un nouvel objectif de contraction, celui des dessertes TGV sur les lignes classiques, bafouant, pour limiter la dérive de ses coûts d'exploitation, le modèle économique initial de dessertes et d'aménagement du territoire du TGV.

Enfin, les usagers sont particulièrement négligés par l'Etat et la SNCF dans la gouvernance des TET alors qu'ils financent les trois-quarts des coûts d'exploitation des trains TET.

Les alertes successives de la FNAUT (sur l'évolution du périmètre et du volume de la convention, et sur la politique de commercialisation qui doit exclure la réservation obligatoire et généraliser la réservation facultative) n'ont fait l'objet ni de résultats significatifs ou d'engagements de la part de la SNCF, ni d'engagements de la part de l'Etat.

Remettre les TET sur les rails : les propositions de la FNAUT

La FNAUT estime tout d'abord que la remise à niveau des trains Intercités est un objectif réaliste. La FNAUT a fait en ce sens de nombreuses propositions, visant à améliorer le service sans investissements importants (voir son Schéma directeur Intercités, FNAUT Infos 153, 180, 184). La productivité des TET doit passer d'une logique négative de régression qui s'attaque aux conséquences par la suppression des services déficitaires, à une logique positive de réduction des coûts d'exploitation par une productivité de croissance. Celle-ci passe nécessairement par l'expérimentation au plus tôt de l'ouverture à la concurrence sous la forme de délégations de service public.

La FNAUT estime par ailleurs que le rôle de l'Etat stratège doit être renforcé. La nouvelle convention TET doit fixer la consistance des services attendus sur le moyen et le long terme par la définition d'un schéma national des dessertes ferroviaires. Les conditions de financement du déficit d'exploitation doivent également renforcer les mécanismes de péréquation intermodale pour lesquels la FNAUT a avancé de nombreuses propositions (taxe carbone,…).

Enfin, les usagers ne peuvent plus être des chambres d'enregistrement des dérives des coûts ferroviaires et assister sans réagir à la destruction progressive des services TET, particulièrement sur les lignes transversales et les trains de nuit. Il convient de définir les missions respectives des TET en consultant les différentes parties prenantes qui financent le système ferroviaire actuel, alors que les usagers sont aujourd'hui exclus de toute consultation.

Dix ans de suppressions

Des suppressions massives de services Intercités sont apparues à partir de la fin 2004. La FNAUT en a établi une liste non exhaustive (les Intercités remplacés par des TGV Rhin-Rhône ou supprimés temporairement pour travaux ne sont pas comptés).

Service annuel 2005

Lille-Metz-Strasbourg : suppression de tous les trains Grandes Lignes Lille-Metz, Lille-Strasbourg et Lille-Bâle. Certains ont été remplacés partiellement par des TER régionaux, mais sans correspondances et avec des temps de parcours allongés.

Le Flandres-Riviera (Lille-Nice), qui avait été fortement dérégularisé dès 2001, est limité au plein été (il sera supprimé ultérieurement).

Le Flandres-Roussillon (Lille/Calais-Port Bou) est supprimé.

Suppression de trains de neige.

Suppression des derniers Corail Paris-Bretagne et Paris-Bordeaux.

Nantes-Bordeaux : suppression des 2 trains du matin (l'un donnait une bonne correspondance à Bordeaux vers Marseille) et de l'AR Nantes-La Rochelle (remplacé dans un sens par un TER).

Nantes-Lyon : 4 AR de pointe (VSD) Nantes-Lyon sont supprimés. Certains desservaient Grenoble et Le Croisic.

Bordeaux-Lyon : suppression du matériel RTG, maintien d'un seul AR Corail par Montluçon (au lieu de 2) avec un temps de parcours dégradé d'une heure. Le Ventadour est limité à Clermont et remplacé par un TER sur le parcours Clermont-Lyon.

Bordeaux-Marseille-Nice : refonte complète avec augmentation du nombre des « Grand-Sud » et quelques accélérations mais perte de nombreux arrêts dans des villes moyennes (Lunel, Agde, Lézignan, Castelnaudary, Montauban, Marmande).

Service annuel 2006

Trains de nuit : suppression des voitures-lits sur le Côte Vermeille, dérégularisation du «Rhône Océan» et passage par la banlieue parisienne (!) avec abandon de la tranche Bordeaux-Lyon. Suppression des trains de nuit Pau/Tarbes - Nice par report de l'Hendaye-Nice sur l'Autan via Bordeaux.

Suppression du Paris-Aurillac par Clermont. Le Paris-Le Mont-Dore est limité à la période d'été.

Quimper-Nantes-Bordeaux : suppression d'un AR Nantes-Quimper et d'un AR Bordeaux-La Rochelle.

Nantes-Lyon : nouvel allègement des dessertes, restent 1 AR Lyon-Tours (sauf DF) et 1 AR Lyon-Tours (prolongé ou initié à Nantes en fin de semaine).

Le 10 décembre 2006, le train de jour Paris-Rodez est limité à Brive, un AR Strasbourg-Lyon est supprimé du lundi au jeudi et les voitures-lits disparaissent de tous les trains de nuit.

Le 9 décembre 2007, les trains Cévenol et Aubrac sont limités à Clermont-Ferrand, le Paris-Limoges passe de 14 à 12 AR, le Paris-Brive de 9 à 8, le Paris-Montauban de 3 à 2. Les trains d'été Paris-Limoges-Cerbère de jour, Paris-Royan/Hendaye de nuit et les trains d'hiver Reims, Metz, Strasbourg et Toulouse - Saint Jean de Maurienne sont supprimés.

Le 14 décembre 2008, les trains de neige Brest/Quimper-Briançon/Saint Gervais, Quimper-Nantes-La Tour de Carol/Tarbes, Lille-Bourg Saint Maurice et Lille-Briançon sont supprimés.

Le 13 décembre 2009, le Nantes-Nice est supprimé l'été en semaine, les liaisons Bordeaux-Lyon par Limoges et Montluçon sont réduites pour cause de travaux, le Paris-Amiens perd 6 AR en heures creuses, le Paris-Royan d'été est limité aux week-ends.

Le 12 décembre 2010, les trains de nuit Nantes-Lyon, Nantes-Bordeaux-Nice et Paris-Modane/Evian sont supprimés, et le train de nuit Paris-Vintimille est limité à Nice.

A la signature de la convention TET le lendemain 13 décembre 2010, on comptait encore 310 trains de jour, 30 trains de nuit, et 100 000 voyageurs par jour.

Le 11 décembre 2011 (introduction du cadencement), le Paris-Maubeuge passe de 7 à 5 AR et le Paris-Limoges-Toulouse de 12 à 11 AR, 4 Paris-Mulhouse sont limités à Belfort suite à la mise en service du TGV Rhin-Rhône, le Paris-Irun/Tarbes de nuit est supprimé en semaine hors vacances scolaires, l'AR hebdomadaire Hendaye-Genève est supprimé, le Bordeaux-Nice de nuit est limité aux week-ends, et la navette Orléans-Les Aubrais est supprimée.

Le 9 décembre 2012, un AR Paris-Limoges est supprimé pour cause de travaux, et le Bordeaux-Lyon est limité à Limoges pour cause de travaux entre Montluçon et Gannat.

Le 8 décembre 2013, un des deux AR Bordeaux-Nice est limité à Marseille. L'Intercités de nuit Bordeaux-Nice est supprimé, ainsi que le Paris-Dieppe direct de week-end et le Paris-Royan de plein été. Le Bordeaux-Lyon n'est pas rétabli, mais limité à Limoges malgré la fin des travaux. Le Paris-Troyes passe de 14 à 13 AR et le Paris-Belfort de 5 à 4.

A noter aussi la suppression des trains de nuit France-Espagne (non conventionnés) par la SNCF fin 2013.

Infrastructures : la fin des lignes interrégionales ?

Le réseau ferré français comprend environ 20 000 km de lignes ouvertes au trafic voyageurs : dans dix ans, si la politique de l'Etat et des Régions n'est pas réorientée, 5 000 km auront disparu pour deux raisons intimement liées.

1. Les horaires des rares trains TER ou Intercités qui parcourent les lignes menacées, les correspondances mal assurées, les suppressions et les retards de trains découragent la clientèle.

2. Faute d'entretien, l'infrastructure se dégrade, les trains sont ralentis afin de maintenir la sécurité et la durée allongée des trajets accentue la fuite de la clientèle. A partir d'un certain seuil de dégradation, des travaux de régénération de l'infrastructure sont nécessaires. Mais la SNCF, RFF, l'Etat et les Régions les estiment trop coûteux compte tenu du déclin de la clientèle. Les services sont alors transférés sur route de manière définitive.

Aujourd'hui, les lignes menacées ne sont plus seulement, comme dans le passé, des lignes régionales desservant des zones faiblement peuplées (FNAUT Infos 224) : ce sont des lignes interrégionales qui vont disparaître, comme déjà, fin 2013, la ligne Verdun – Châlons-en-Champagne (la liaison était assurée par un TER interrégional).

La limitation à Ussel des liaisons Limoges-Clermont et Bordeaux-Brive-Clermont est intervenue en juillet 2014 car la section centrale Laqueuille-Eygurande (22 km seulement) n'a pas été régénérée, bien que les travaux nécessaires soient peu coûteux et que d'autres sections de la voie aient été rénovées récemment.

Les lignes interrégionales sont particulièrement mal exploitées. Il manque des relations entre villes de régions voisines, qui seraient a priori rentables ; le serveur SNCF privilégie les grands itinéraires et l'usage du TGV ; l'affichage d'un plan de l'ensemble du réseau ferré a disparu des gares,...

A l'évidence, la SNCF cherche à se débarrasser des trains Intercités. Elle fait avaliser certaines suppressions par l'Etat, comme si l'autocar pouvait remplacer le train sur les distances concernées, et elle veut faire prendre en charge les liaisons qui subsistent par les Régions, comme elle avait essayé de le faire, sans succès, en 2005.

Qui plus est, plusieurs grandes lignes interrégionales structurantes sont menacées de fermeture en raison de la dégradation de l'infrastructure. C'est le cas de la ligne Intercités Nantes-Bordeaux, aujourd'hui en très mauvais état sur 100 km entre La Roche-sur-Yon et La Rochelle : sa rénovation est à l'étude mais pas encore financée…

C'est aussi le cas de lignes TER bi-régionales telles que Clermont-Saint Etienne-(Lyon) par Thiers (25 km de moins qu'en passant par Roanne, et un même temps possible de parcours pour un train direct avec peu d'arrêts) : la rénovation de la section Thiers–Noirétable (22 km sur 145) est devenue nécessaire, mais la Région Auvergne s'en désintéresse bien qu'elle relie deux agglomérations de plus de 200 000 habitants (FNAUT Infos 224). La fermeture de la ligne Clermont-Béziers, très dégradée et peu fréquentée (un seul aller-retour par jour subsiste…), renforcerait elle aussi l'enclavement ferroviaire du Massif Central.

La situation est comparable en Rhône-Alpes, où 5 lignes interrégionales sont aujourd'hui menacées : (Bourg)-Nurieux-Oyonnax-Saint-Claude, Lyon - Paray-le-Monial - Moulins, (Lyon - Saint-Etienne) - Montbrison-Noirétable-Thiers - Clermont-Ferrand, Valence-Veynes et Grenoble-Veynes-(Gap).

Les voyageurs ont besoin de relations ferroviaires interrégionales, et pas seulement de TER et de TGV. Il est temps que l'Etat et les Régions ne se contentent pas de renforcer le maillage routier et autoroutier sans souci de rentabilité sociale et économique (voir le cas de l'autoroute A65 Pau-Langon), tout en parlant de transition énergétique, et maintiennent ou remettent en état un réseau ferré maillé répondant à l'attente des voyageurs.

La France a appliqué avec ardeur des schémas de développement autoroutier. Pour un coût beaucoup plus faible, elle doit d'urgence lancer un schéma ferroviaire intervilles. Cela contribuerait à préserver l'avenir, à maintenir l'attractivité des territoires et à favoriser le transfert modal, la sobriété énergétique et une mobilité de qualité.

Une bonne part du réseau ferré classique (FNAUT Infos 180) est de la responsabilité prioritaire de l'Etat et ne peut être laissée au bon vouloir des Régions. Il est donc impératif que l'Etat définisse un réseau ferré minimum interrégional s'appuyant essentiellement sur le réseau existant et comprenant les liaisons frontalières, et qu'il fasse le nécessaire, en partenariat avec les Régions, pour que RFF maintienne ou remette en état les infrastructures. C'est la condition indispensable pour qu'une exploitation correcte des trains Intercités et TER interrégionaux puisse se développer ou se mettre en place.

Dominique Romann, FNAUT Pays de la Loire et Jacques Ottaviani, association pour la promotion de la ligne Nantes-Bordeaux

Veut-on faire disparaître les Intercités ?

1 - La contraction du réseau ferré.

Les performances des itinéraires disponibles et leur nombre se réduisent.

La subvention annuelle de l'Etat à l'Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France (AFITF) a été ramenée de 700 à 350 millions d'euros. L'abandon de l'écotaxe prive l'Etat d'environ 500 millions d'euros par an et ralentit les investissements ferroviaires alors qu'il faudrait accélérer la rénovation du réseau classique pour éviter son vieillissement qui pénlise les Intercités et les trains de fret.

2 - Le vieillissement et le manque de fiabilité du matériel roulant.

Un renouvellement de la totalité du matériel roulant, qui exigerait 3 milliards d'euros, n'est pas programmé. Or il permettrait d'économiser 30 millions par an sur la maintenance et de redresser la fiabilité, qui se dégrade (89,4 % en 2011 ; 87,9 % en 2012).

Le nouveau matériel doit être un matériel spécifique, adapté aux longs parcours, donc rapide (220 km/h), réversible, très confortable, comportant une voiture-bar, un large espace vélos pour cyclotouristes, et non un matériel TER « amélioré ». Les locomotives thermiques sont à bout de souffle, souvent en panne, mais les voitures Corail, très confortables, peuvent être rénovées, les abandonner serait un gaspillage.

3 - Une exploitation par la SNCF inadaptée aux besoins des voyageurs.

Les horaires et les correspondances doivent être revus. La fréquence minimale souhaitable dépend de la longueur du parcours : 6 AR entre 300 et 600/700 km, 2 AR diurnes et un nocturne au-delà. On en est loin : 3 AR quotidiens seulement sur Nantes-Bordeaux, et les arrivées sont trop tardives le matin.

Certains services de nuit conservent un intérêt malgré l'extension des LGV.

L'amélioration et la garantie des correspondances, le rétablissement de relations interrégionales directes (par exemple en mettant bout à bout des TER rapides), l'amélioration des fréquences par augmentation de la productivité sont des mesures qui ne coûtent rien avec du personnel polyvalent mais apportent beaucoup aux clients.

La tarification doit être modérée pour attirer le voyageur modeste tenté par le covoiturage, l'autocar ou l'avion low-cost. La carte Enfant-famille, valable sur les trains à réservation obligatoire, aurait dû être valable sur tous les Intercités. Les formules à bas prix doivent être développées.

Un voyage doit pouvoir s'improviser pour que l'Intercités puisse attirer l'automobiliste. La FNAUT s'oppose à la réservation obligatoire : la réservation facultative doit être généralisée.

4 - Une gouvernance irrationelle.

La FNAUT souligne depuis longtemps le caractère hétéroclite des dessertes à moyenne et longue distance, TER interrégionaux et Intercités. Une rationalisation des compétences aujourd'hui réparties de manière confuse entre SNCF, Régions et Etat est indispensable. Certains TER à longue distance (Lyon-Tours, Nantes-Orléans, Dijon-Tours,…) doivent devenir des Intercités afin de constituer un réseau Intercités étoffé, maillé et lisible, complémentaire du réseau TGV : l'offre Intercités doit couvrir tout le territoire.

Photo : Marc Debrincat

5 - Un financement défaillant.

Le déficit d'exploitation est passé de 210 millions en 2011 à 312 en 2013, soit environ 200 pour les 23 relations de jour et 100 pour les 10 relations de nuit. La petite part de la taxe d'aménagement du territoire (TAT) payée par les sociétés d'autoroutes et affectée au financement du déficit, a été réduite de 35 à 16 millions d'euros par l'Etat en 2014. Le financement mis en place en 2010, laissé en pratique à la charge de la SNCF, est fragilisé, il n'est pas assuré en 2015 car la baisse des recettes du TGV rend difficile le financement des Intercités par péréquation.

6 - L'assèchement de la clientèle.

La SNCF privilégie l'usage du TGV sur de nombreux itinéraires. L'Etat et les collectivités territoriales fragilisent l'offre Intercités en renforçant le réseau routier et autoroutier (la ligne des Causses est concurencée par l'A75 gratuite, la ligne Nantes-Bordeaux le serait par l'A831), et en subventionnant l'avion low-cost. L'aménagement du réseau routier, sorti du périmètre des contrats de plan 2007-2012, a été réintroduit dans les contrats 2014-2020.

7 - Le développement d'une offre autocar interrégionale concurrente.

L'Etat a autorisé des liaisons à longue distance par car (Eurolines, iDBus), en cabotage sur des relations internationales, malgré l'opposition de certaines Régions. La Basse-Normandie s'est ainsi opposée à l'ouverture de la liaison Rennes-Rouen-Paris, mais l'Etat a passé outre, et envisage une libéralisation totale du transport par car.

La Région PACA elle-même met en concurrence le train TER et le car (ligne LER 31) sur l'axe Grenoble-Marseille.

L'avenir très incertain de la ligne Grenoble-Gap

Les choix de la SNCF et de RFF découragent les voyageurs :

- l'information sur les possibilités offertes pour relier Grenoble et le val de Durance est déficiente ;
- en cas d'incident ou de travaux, les transferts sur route sont prolongés et l'information sur les services de substitution est donnée au compte-goutte ;
- les correspondances à Grenoble pour Paris et à Veynes pour le Val de Durance sont mal organisées ;
- faute de trains directs interrégionaux reliant Grenoble à Sisteron ou Aix-en-Provence, les voyageurs doivent passer par Valence et prendre un TGV ;
- la signalisation ancienne limite le nombre des trains en circulation ;
- la fermeture de la gare de Lus-la-Croix-Haute est envisagée. La ligne étant voie unique, on créerait alors un canton de 47 km (section de voie n'acceptant qu'un train à la fois) entre les gares de Clelles et Aspres-sur-Buëch, compliquant énormément l'exploitation de la ligne, le moindre retard d'un train se répercutant sur les autres.

RFF a par ailleurs annoncé lors du comité de ligne TER du 28 novembre 2013 qu'il ne financerait plus l'entretien du tronçon central Clelles - Aspres-sur-Buëch de la ligne Grenoble-Veynes-Gap et que, sans travaux d'entretien (20 millions d'euros sont nécessaires), ce tronçon serait fermé en 2023 au plus tard, ce qui couperait les relations ferroviaires entre Grenoble et les Alpes du Sud. Déjà de nombreux ralentissements des trains à 50 km/h y sont imposés.

La section Grenoble-Clelles ne semble pas menacée, RFF ayant effectué les travaux nécessaires pour y supprimer les ralentissements et garantissant sa pérennité. Mais la région Rhône-Alpes hésite à cofinancer, dans le cas du prochain Contrat de Plan Etat-Région, la rénovation du tronçon central : si elle refuse, la ligne sera fermée.

Faut-il donc sacrifier au « tout voiture » un pan entier de notre région alors que la ligne Grenoble-Veynes-Gap peut offrir un service public nécessaire à l'aménagement du territoire et être un moteur du développement touristique, comme savent le faire si bien nos voisins Suisses ?

François Lemaire, ADTC-Grenoble

Le ministre des Transports, Frédéric Cuvillier, a annoncé l'abandon du projet d'autoroute A51 Grenoble-Sisteron au profit d'une modernisation de la RN 85 (une décision déjà prise par son lointain prédécesseur Jean-Claude Gayssot sous le gouvernement Jospin). C'est donc qu'il y a du trafic sur l'axe Grenoble-Gap et de l'argent disponible... pour la route.

Pour la SNCF, les cyclistes sont chronophages

La SNCF a démantelé la concertation avec les cyclistes telle qu'elle avait été mise en place par un de ses présidents, Jacques Fournier, lui-même cyclotouriste, il y a une vingtaine d'années. Elle reposait sur environ trois réunions annuelles et quelques rares visites chez les constructeurs ferroviaires. Après un simulacre d'enquête maison pour recueillir les avis des fédérations défendant les cyclistes (FUB, FNAUT, AF3V, FFCT) alors que la décision avait été prise, leurs représentants se sont entendus dire que cette concertation était chronophage. On fait plus délicat vis-à-vis de militants qui donnent leur temps bénévolement et dont certains venaient de loin à leurs frais.

Comme il n'est pas possible de complètement supprimer cette concertation, elle a été remplacée par une concertation thématique, avec des sujets choisis par la seule SNCF. Celui de cette année est intéressant, il s'agit de l'embarquement des vélos dans les trains. Un sujet rabattu où il est bien difficile d'innover. Les points à étudier sont connus : information des voyageurs sur l'offre, accès dans les gares et les trains, repérage des véhicules spécifiques sur le quai, nombre de vélos autorisés, gestion des groupes, typologie des cyclistes et des trains, offre gratuite ou tarifée, position des vélos horizontale ou verticale (crochets), à quoi s'ajoutent les sujets fantasmatiques comme le vol des vélos ou les risques pour les autres voyageurs.

La disparition des réunions « ordinaires » fait perdre la prise sur l'actualité des demandes et des changements qui interviennent. De nombreux sujets récurrents ou jamais résolus ne seront plus discutés. Ne plus « perdre du temps » avec les cyclistes ne fera pas disparaître les problèmes qui se posent au quotidien dans les gares et les trains, tant pour les voyageurs que pour les agents de l'entreprise.

Qui dit perte de temps dans une entreprise dit coût. La concertation avec les cyclistes coûtait donc trop cher à la SNCF. Et que fait-elle, dans la meilleure tradition des collectivités publiques qui entassent études et rapports dans les tiroirs ? Elle commande une étude à un cabinet spécialisé. On saura peut être un jour ce qu'aura coûté cette étude mais on peut être certain que ce sera davantage que cette concertation chronophage. Quelles que soient leur qualités, certains cabinets d'étude offrent un avantage décisif : ils savent répondre aux attentes du commanditaire dans le sens voulu par lui. Pas comme ces cyclistes chronophages.

Erick Marchandise, CycloTransEurope

La chronique du vélo

Les prix de la FUB

Lors de son assemblée générale le 24 mai à Toulouse, la Fédération française des Usagers de la Bicyclette (FUB) a décerné son Guidon d'or à la Communauté urbaine de Bordeaux (CUB) pour son action sur les « Cédez le passage cycliste au feu ». En parallèle avec la ville de Strasbourg, la CUB a été la première à expérimenter en 2009, et pour deux ans, ce dispositif. Elle a ainsi permis de montrer la non dangerosité du dispositif, intégré depuis dans la réglementation nationale.

La FUB a décerné son Clou rouillé 2014 à la SNCF (Gare et Connexions) : sa politique d'investissement a conduit au refus d'une consigne à vélos sécurisée dans la gare de Valence Ville malgré les demandes récurrentes des cyclistes depuis 1996 et alors que des espaces libres restent inoccupés dans la gare.

Sécurité des cyclistes

Chaque année, au cours de l'automne, la Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUB) mène une campagne dénommée « Cyclistes, brillez » pour sensibiliser les cyclistes à l'importance d'équiper leur vélo en dispositifs lumineux et réfléchissants.

Tramway et vélo : une coexistence difficile

Le premier tronçon de la 5ème ligne du tramway grenoblois a été mis en service cet été. A terme, en juin 2015, la ligne fera 11,5 km (et le réseau environ 50 km) et devrait accueillir 45.000 voyageurs chaque jour. Elle coûtera au total 300 millions d'euros.

L'Association pour le Développement des Transports en Commun (ADTC) a cependant regretté « une occasion manquée » : « malgré un réaménagement de façade à façade, le SMTC et la ville de Grenoble n'ont pas accepté d'implanter de vraies voies cyclables continues sur les chaussées des cours Jean Jaurès et de la Libération empruntés par le tramway ».

Concours suisse

Chaque année, au mois de juin, le concours « Bike to work » (« au boulot à vélo ») mobilise 50 000 employés de plus de 11 000 entreprises et organisations dans toute la Suisse. Ce concours est décliné localement toute l'année au CERN de Genève : le vainqueur 2013 de « Bike to CERN» a effectué 7182 km.

Réforme ferroviaire et vélo

Les députés ont adopté un amendement, défendu par le Club des parlementaires pour le vélo et soutenu par le gouvernement, qui reprend une proposition du groupe « intermodalité » présidé par Denis Baupin, député EELV de Paris. L'amendement prévoit l'élaboration par SNCF Mobilités d'un plan de déploiement et de financement d'équipements de stationnement sécurisé des vélos à l'intérieur et aux abords des gares prioritaires, en concertation avec les collectivités locales concernées.

Vélo et santé

Un habitant de Boston sur quatre est obèse. Les médecins peuvent prescrire aux habitants n'ayant que de faibles revenus un médicament original : un abonnement annuel aux vélos en libre service de la ville au prix de 5 dollars.

Selon l'Organisation Mondiale de la Santé, si tous les habitants d'Europe, de Russie et d'Asie centrale effectuaient 26 % de leurs déplacements en ville à vélo comme le font les habitants de Copenhague, 74 600 emplois pourraient être créés autour des activités liées au vélo et 9 200 vies seraient sauvées chaque année (source : MDB).

Bien dit

Thierry Delvaux, président de l'association Mieux se Déplacer à Bicyclette : « nous refusons majoritairement de payer le prix du stationnement hors voirie ; les voitures restent pour la plupart garées dans la rue, obérant les possibilités de faire de l'espace public un lieu de vie ; il faut faire au vélo de la place dans nos têtes et dans nos rues ».

La concurrence entre voiture en libre service et taxi

Nous avons déjà précisé les différences fondamentales entre la voiture en libre service (Autolib en Ile-de-France) et l'autopartage traditionnel (Mobizen à Paris, Citiz dans les villes de province) : seul ce dernier permet de réduire l'usage de l'automobile et amène les citadins à se démotoriser (FNAUT Infos 219 et 226).

Une enquête récente du cabinet 6T a montré qu'Autolib incite à une forte diminution des usages hebdomadaires et mensuels du taxi. « Avant l'abonnement à Autolib, l'usage hebdomadaire du taxi est généralement très important, il est divisé par 3 après l'adhésion : 19% des abonnés l'utilisent toutes les semaines avant leur inscription à Autolib contre 6% après. Quant au nombre d'usagers qui n'utilisent jamais le taxi, il double après inscription à Autolib : il passe de 11 % avant à 20 % après. Cette forte baisse de l'usage du taxi induite par un abonnement à un service d'autopartage est spécifique à Autolib. Les Autolibeurs sont 60 % à déclarer moins utiliser le taxi contre seulement 22 % des abonnés à Mobizen et 9 % des abonnés à un service d'autopartage en boucle hors Ile-de-France ».

Forum

Qualité de service SNCF

Rentrant à Paris en TER après des vacances dans le Jura, j'ai constaté au bureau d'information de la gare de Dijon que les trois-quarts des fiches horaires étaient absentes et que le responsable trouvait cela normal. On ne m'a pas informé des travaux en cours entre Laroche-Migennes et Montereau : le contrôleur du train lui-même n'était pas au courant.

Gérard Dorlé, 77 Avon

Le train Intercités Clermont-Paris 5h28-8h57 ne circule pas le samedi : impossible donc de passer un samedi complet à Paris. Il y a quelques années, la SNCF proposait un aller-retour le samedi à un tarif très intéressant.

Invitée à un spectacle à 20h à Clermont, je n'ai pu m'y rendre en train : le dernier train Clermont-Vichy part à 20h29. J'ai dû prendre ma voiture.

Si je suis invitée à déjeuner à Clermont un dimanche, je dois prendre le train à Vichy à 8h47 et arriver à 9h18.

Arrêtons de dire que les Français refusent de prendre les transports collectifs. Quant au covoiturage dont on ne cesse de nous parler, ce n'est pas la solution idéale si on n'a pas internet...

Evelyne Seguin, 03 Vichy

Le TGV que j'utilise habituellement pour me rendre dans le Jura ne circulant pas le samedi, j'ai utilisé récemment un TER Paris-Lyon jusqu'à Dijon. Malgré ses 40 ans, la rame Corail dans laquelle j'ai voyagé offre un confort bien supérieur aux rames régionales récentes et même aux rames TGV ! Mais le manque d'entretien, voire l'abandon, des gares et de leurs abords entre Paris et Montbard est affligeant.

Claude Sauvage, 28 Le Coudray

La SNCF est régulièrement alertée par les associations d'usagers au sujet de la propreté des rames Intercités Cherbourg-Paris. Malgré des propos rassurants tenus lors de réunions SNCF-consommateurs, tout est loin d'être parfait. Ainsi le train 3347 du dimanche 11 mai 2014 circulait sans eau dans les toilettes. En outre, il devait sans doute faire ensuite un trajet Caen-Paris, toujours sans eau...Des américains étaient présents dans ce train. Or la publicité actuelle indique « 2014, la Normandie accueille le Monde ». Quelle image désastreuse de notre pays !

Un point positif toutefois : une équipe de contrôleurs a assuré un contrôle efficace, avec de nombreuses régularisations... ce qui prouve que si les contrôleurs ne passent pas (ce qui est malheureusement très fréquent), la perte de recettes est importante !

Xavier Jacquet et Jean-Yves Colas, ADPCR

Voyages internationaux

Si vous allez à l'étranger en train... passez la frontière à pied ! En effet, curieusement, la SNCF n'applique aucune réduction sociale ou commerciale sur la partie française d'un trajet vers l'étranger. Les conditions d'utilisation des cartes commerciales SNCF précisent bien qu'elles ne sont valables que pour les parcours nationaux.

Sur Marseille-Bruxelles, par exemple, aucune carte de réduction (même payante) n'est valable sur les trains directs, alors que le parcours français représente 1000 km ! Les trains proposés avec changement à Lyon ou à Paris sont donc moins chers. Pour obtenir le meilleur prix, il faut fragmenter le trajet en Marseille-Lille + Lille-Bruxelles, mais le site voyages.sncf ne le propose pas... Pour les moins de 26 ans et les seniors, beaucoup d'opérateurs internationaux font des réductions même sans carte, c'est le cas de Lyria.

Gilles Laurent, UVN, Lille

TER passe-frontière

Le train régional Lille-Bruxelles est deux fois moins coûteux que le TGV, mais aucun distributeur automatique, SNCF ou SNCB, ne permet d'acheter un billet unique : il faut en acheter deux et faire étape à Tournai, comme si on franchissait le Mur de Berlin !

Gilles Laurent, UVN, Lille

Du train à la voiture

Il m'est arrivé de mettre 3 h pour aller en car de Montluçon à Vierzon car les cars desservent les 3 gares du parcours. J'ai finalement renoncé au car : dorénavant, et jusqu'à la fin des travaux sur la voie ferrée, je vais en voiture prendre le train à Vierzon (165 km)...

Jean-Louis Camus, 23 Saint-Julien-la-Genête

Gare enfumée

L'association Droits des Non-Fumeurs, dont je suis le président régional, est missionnée par la Direction générale de la Santé pour veiller au respect des dispositions relatives à la lutte contre le tabagisme. En 2011, je m'étais réjoui de la présence sur les quais de la gare de Lyon-Part-Dieu de panneaux lumineux informant les usagers qu'il était interdit de fumer dans l'ensemble de la gare.

Malheureusement, ces panneaux ne sont pas restés en place durablement et notre association reçoit de plus en plus de plaintes de personnes incommodées par la fumée de cigarette, notamment sur les quais. J'ai donc demandé au chef de gare de reconduire la mesure d'interdiction de fumer prise en 2011 et de veiller à son respect, tant de la part des usagers que du personnel.

Jean-Claude Fink, association Les Droits des Non-fumeurs, 69 Lyon

Relance du fret ferroviaire

L'abandon des dessertes terminales, sur des distances assez courtes, entraîne la disparition de trafics sur de longues voire très longues distances, et donc par la perte d'un très grand nombre de tonnes.kilomètres. Les OFP sont donc à même de (ré)générer beaucoup de trafic. On peut comparer les lignes capillaires aux radicelles d'un arbre : en les coupant, on obtient un bonzaï ; la SNCF n'est plus qu'un bonzaï ferroviaire...

Pour relancer le fret ferroviaire, pourquoi ne pas reparler aussi de l'attelage automatique ? Il permet des économies de personnel et de temps, une meilleure sécurité et une capacité de traction très supérieure à celle de l'attelage manuel, surtout dans le cas de l'attelage Willisson, en usage en particulier aux USA, en Russie...

Enfin, parmi les petits investissements nécessaires, il faut citer l'utilisation des techniques de géolocalisation (GPS) très largement démocratisées (et utilisées dans le transport routier) pour assurer le suivi et la sécurité des trains de fret sur un réseau de « petites » lignes sans signalisation.

Patrick Marconi, CRELOC

Lyon-Turin : désinformation

Le rapport Brinkhorst, publié en octobre 2013, préconise d'exploiter la ligne historique de Maurienne et le tunnel existant du Mont-Cenis (dont le gabarit vient d'être augmenté) pour développer le trafic de fret franco-italien. Ceci pendant la dizaine d'années qui va s'écouler avant qu'on ne dispose du tunnel de base.

En tirant une phrase de son contexte et en omettant de dire que le rapport juge nécessaire une nouvelle ligne performante, des opposants au Lyon-Turin ont osé affirmer récemment (http://www.reporterre.net/spip.php?article5858) que le projet avait été complètement réorienté, le futur tunnel de base ne devant être utilisé que par le trafic voyageurs et le fret continuant à emprunter la ligne historique (*sic*) : c'est de la désinformation pure et simple.

La ligne existante, qui doit se hisser à 1300 m d'altitude, ne sera jamais performante pour des raisons de profil évidentes : déclivités de 3 % incompatibles avec le passage de trains lourds, les seuls compétitifs économiquement.

Viendrait-il à l'esprit l'idée de transférer sur la RN 6 et le col du Mont Cenis les poids lourds qui utilisent l'A 43 ? En utilisant des camions de 12 tonnes au lieu des 40 tonnes désormais usuels ? La ligne ferroviaire existante est au tunnel de base ce qu'est la RN 6 à l'ensemble A 43 + tunnel du Fréjus.

Gérard Mathieu, géographe

Dinosaure alpin

André Vallini, ancien président du Conseil général de l'Isère devenu ministre, a confié son principal regret : ne pas avoir réussi à faire adopter le projet de rocade nord de Grenoble (FNAUT Infos 227). Pourtant la démonstration a été faite que l'ouvrage, bien loin de réduire les embouteillages aux entrées de l'agglomération, les aurait aggravés. N'ayant rien appris, il continue à se battre pour les investissements routiers lourds : élargissement de l'A480 et bouclage de l'A51, « ce maillon manquant entre Grenoble et Sisteron ».

Ministre ayant des idées

Arnaud Montebourg, ministre du Redressement productif : « l'investissement dans les infrastructures génère les emplois d'aujourd'hui et les biens communs de demain ; la France connaît un déficit d'investissement mais dispose d'une épargne record de 3 600 milliards d'euros ». Il a cité les barrages et, bizarrement, les hôtels internationaux, mais aussi « la desserte ferroviaire des ports de Marseille et du Havre ».

Vocabulaire de colloque

Quelque soit le thème du colloque, utilisez les éléments de langage suivants.

Les réseaux sociaux communicationnels deviendront référentiels des modes de définition des proximités acceptables et légitimes, car la déséconomie d'échelle des grands systèmes techniques et des infrastructures urbaines s'accentue.

Il faut préciser l'interdépendance entre les enjeux territoriaux et les défis de la gouvernance, et identifier les territoires fonctionnels de la vie quotidienne, qui ne cessent de s'élargir, les niveaux institutionnels différents et les logiques sectorielles contradictoires.

Mais attention : il faut éviter l'effet rebond des technologies end of pipe, donc mettre l'enjeu de la consommation dématérialisée à l'agenda des politiques publiques, réfléchir à la bancabilité des projets, procéder en priorité au retrofitting de l'existant et sauvegarder la biodiversité des acteurs.

Actualisez votre vocabulaire. Si Autolib-Paris est une voiture servicielle décarbonée, la voiture électrique à conduite automatique est un véhicule décarboné communicant.

Actes du colloque FNAUT

Les actes du colloque organisé par la FNAUT le 10 janvier 2014 à Paris, salle Lamartine, sur « la tarification des différents modes de transport et le choix modal du consommateur » (FNAUT Infos n°222) sont parus. Le recueil de 54 pages, comprenant de nombreuses illustrations, est à commander au siège de la FNAUT, 10 euros port compris.

Brèves

Transition énergétique ?

Le projet de loi de la ministre de l'Ecologie sur « la transition énergétique » est devenu un projet « pour un nouveau modèle énergétique français » et finalement un projet de « programmation de la transition énergétique pour la croissance verte ». Pour François Brottes, président (PS) de la commission des affaires économiques de l'Assemblée nationale, c'est « un projet à la fois ambitieux, cohérent, crédible, alliant souffle et pragmatisme ».

Mais pour Jean-Paul Chanteguet, président (PS) de la commission du développement durable, « ce n'est pas ce texte qui va faire de la France le pays de l'excellence environnementale ».

La Fabrique écologique, présidée par Géraud Guibert (PS), estime que l'essentiel des réponses données par le projet concerne le véhicule électrique, les transports collectifs et le fret ne sont pas assez abordés : « on élude des aspects entiers des évolutions nécessaires pour progresser vers une mobilité durable ». « En période de disette budgétaire, enclencher une véritable transition énergétique nécessite de mettre en place une taxation du carbone».

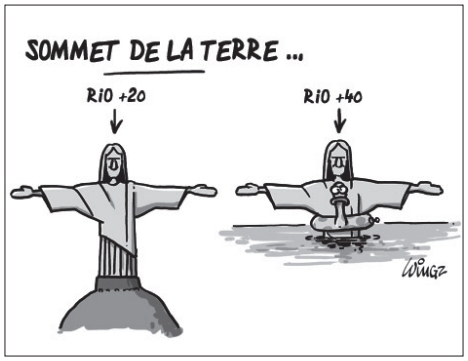
Et selon Chantal Jouanno, sénatrice UDI de Paris : « on dépense six milliards d'euros par an de subventions fiscales aux énergies fossiles ; tant qu'on ne s'attaque pas à ça, ce n'est pas la peine de dire qu'on aura une grande loi sur la transition énergétique ».

Droite, gauche : même combat... pour les autoroutes

La ministre de l'Ecologie s'oppose au projet d'autoroute A831 qui saccagerait le marais poitevin (on attend maintenant qu'elle s'oppose à l'A45 qui saccagerait les monts du Lyonnais).

Mais le Premier ministre a décidé qu'il fallait le poursuivre pour « inscrire davantage le projet dans une démarche de développement durable ».

Les « grands » élus sont satisfaits. La décision de Manuel Valls est « une excellente nouvelle dont nous nous réjouissons », affirment dans un communiqué commun le député UMP et président du conseil général de la Charente-Maritime, Dominique Bussereau, le président PS de la région Pays-de-la-Loire, Jacques Auxiette, et celui du Conseil général de la Vendée, le sénateur UMP Bruno Retailleau : « la consultation des entreprises est une étape décisive, qui va nous permettre enfin de connaître le coût réel de cette autoroute, si essentielle pour le développement économique de nos territoires et la sécurité de nos automobilistes ». Tous ces élus sont donc favorables à l'A831 sans connaître son coût ?



Bêtisier

✗ **Un militant de Sud Rail :** « la réforme ferroviaire, c'est un retour de 100 ans en arrière ; elle va enterrer le fret ferroviaire, provoquer des fermetures de lignes non rentables et raréfier la desserte des villes moyennes ». Cette évolution a commencé bien avant la création de RFF en 1997, alors que la SNCF était en situation de monopole...

✗ **Rémy Prud'homme**, professeur des Universités (Les Echos, 12-07-2014) : « la ségotaxe va jeter de pauvres prolos sur la paille, et son produit sera affecté à la construction de tramways pour l'agrément de quelques riches bobos ».

BIEN DIT

✓ **Dominique Bussereau**, ancien ministre UMP des Transports : « le péage de transit de Ségolène Royal, c'est une écotaxe riquiqui ».

✓ **Jean-Pierre Marchau**, élu écologiste de Saint-Denis de La Réunion : « il y a 25 ans, la part modale du transport collectif dans l'île était supérieure à 25 %, elle est tombée à 5 % ; la Région veut nous faire croire que la Nouvelle Route du Littoral est moderne, mais elle l'est autant que la ligne Maginot l'était en 1940 ».

Vélo électro-solaire

Deux agents du CERN ont entrepris un périple de 7 500 km entre Genève et Astana (Kazakhstan) pour promouvoir le vélo électro-solaire : une remorque transporte un panneau solaire.

A Mexico, tout va bien

Tanya Muller, maire-adjointe de Mexico chargée de l'environnement, a cédé aux pressions des automobilistes : « les véhicules de plus de quinze ans, qui polluent peu (*sic*), sont désormais autorisés à circuler deux samedis par semaine » (Le Monde du 31-07-2014).

Train zen

Il est dorénavant possible de prendre un bain de pieds chaud dans le TGV japonais, le Shinkansen, entre Fukushima et Yamagata. Cette nouvelle offre « toreiyu » (4 euros) s'ajoute à celle des salons de maquillage. Les utilisateurs du TGV français se contenteraient d'une climatisation mieux réglée...

La Nouvelle Route du Littoral de La Réunion : un projet ahurissant

L. de Gebhardt / Lestudio 360.fr

Le projet de NRL (FNAUT Infos 207 et 220) est une grave erreur technique, environnementale et financière, qui pèsera lourd sur l'avenir de La Réunion.

Le projet initial de tram-train (40 km) visait à ralentir la croissance du parc automobile, il a été abandonné en 2010 (Bouygues réclame 170 millions d'euros pour son annulation) au bénéfice de la seule NRL qui prétend sécuriser la route actuelle en la reportant en pleine mer. Mais, sans le rail, les importations de voitures vont continuer au rythme de 20 000 par an, stimulées par la perspective de l'ouverture de la NRL prévue en 2020. Le parc automobile de l'île étant déjà de plus de 500 000 voitures, l'embouteillage permanent est garanti. La NRL aggravera en particulier l'embouteillage à l'entrée de Saint-Denis faute de financement pour son réaménagement comme pour la traversée du chef-lieu par les véhicules en transit.

Longue de 12 km, construite pour moitié sur digue et pour moitié sur pilotis entre Saint-Denis et la Possession, la NRL promise à 2 x 3 voies (mais déjà réduite à 5 voies sur les 6 km de viaduc par mesure d'économie) remplacera la route actuelle, implantée au pied de la falaise et utilisée par 60 000 véhicules/jour ; elle devra résister à des vagues de 10 m et à des vents cycloniques soufflant à 250 km/h. Selon un économiste local, « la NRL fera enfin entrer La Réunion dans le 21ème siècle ». Fort heureusement, la Réunion n'a pas attendu pour cela la livraison de la NRL annoncée pour 2020…

Dérive financière

Le projet a été estimé à 1,6 milliard d'euros lors du second accord de Matignon en 2010 (532 millions accordés par l'Etat en plus des 248 du Fonds de compensation de la TVA, 151 par l'Europe, 669 par la Région qui paiera seule les révisions de prix), soit 133 millions le km, le record de France ! Promu par Didier Robert, président UMP de la Région, il est combattu en particulier par l'association ATR-FNAUT (Alternatives Transports Réunion), présidée par Bruny Payet, qui a de longue date dénoncé la sous-estimation du devis et annoncé un dépassement de 600 millions hors aléas de chantier.

Alors que la Déclaration d'utilité publique de mars 2012 avait généré des modifications pour un premier surcoût de 69 millions, la Région prétendait démarrer le chantier fin 2013. « Les dépassements de budget sont courants sur ces grands chantiers, il y en a eu pour la route des Tamarins, tout comme pour les précédentes routes du littoral », explique-t-on à la Région. Des dépassements de parfois plus de 50% de l'enveloppe initiale. La Région a d'ailleurs annoncé le 11 juin dernier, un surcoût de 250 millions, ce qui augmente déjà sa contribution de 48% pour atteindre 988 millions alors que seuls des travaux provisoires (non liés directement à l'ouvrage) ont été engagés !

Du coup, un projet de péage, écarté en juin 2010 par la Région dans sa promesse d'une route « moderne gratuite et sécurisée » mais plus facile à faire accepter qu'une augmentation des impôts, refait aujourd'hui surface. Mais aucun itinéraire gratuit de substitution n'existe, excepté la route de la Montagne (RD 41) qu'il faudrait alors réaménager afin d'accueillir un traficplus important : encore une dépense supplémentaire en perspective...

De fait, la NRL n'est pas encore lancée. Les premiers chantiers répondent aux besoins de Saint-Denis et de La Possession et n'imposent pas de poursuivre la NRL : l'échangeur de la Possession était attendu de longue date ; la plateforme d'entrée ouest de Saint-Denis fera un excellent parking d'entrée de ville ; le pont lancé face à la Grande Chaloupe pourra toujours accueillir une plate-forme de tourisme et de loisirs nautiques et balnéaires.

L'environnement oublié

ATR-FNAUT a lancé une pétition pour demander l'annulation des arrêtés préfectoraux autorisant la Région à entamer les travaux de la NRL. En effet, le gouvernement Ayrault est passé en force pour que les travaux commencent avant la fin 2013. Cette démarche a été dénoncée par l'ATR-FNAUT et la SREPEN (FNE-Réunion), les règles de protection de l'environnement (loi sur l'eau, concessions d'occupation et convention de gestion du domaine public maritime) n'ayant pas été respectées.

L'ATR demande à l'Etat de ne pas autoriser l'occupation du domaine public maritime par la NRL sans garanties de protection de l'environnement, de limiter la concession à 30 ans et de la conditionner à une provision budgétaire pour la remise en état des lieux par déconstruction des ouvrages en fin d'usage. Préjuger de l'accord du public pour le renouvellement des concessions est un déni de démocratie vis-à-vis des générations futures.

L'arrêté « Loi sur l'eau » ignore les alertes des autorités environnementales consultatives sur le bouleversement définitif de l'écosystème littoral. L'étude d'impact fait l'impasse sur les effets indirects de la NRL (matériaux insuffisants en qualité et quantité au Schéma Départemental des Carrières ; sites d'extractions incertains et sous-évaluation des rotations de camions).

Aujourd'hui l'isolement de Didier Robert dans son propre camp le pousse à demander l'aide de l'Etat pour imposer l'ouverture des carrières aux maires récalcitrants et aux riverains, par leur classement en Projet d'Intérêt Général.

Onze recours auront été déposés au TA contre la NRL, dont ceux d'ATR-FNAUT contre les deux arrêtés dérogatoires sur les espèces protégées. La NRL n'est pas un projet d'intérêt public majeur. L'autorité publique considérant dans ses arrêtés « qu'il n'existe pas d'alternative plus satisfaisante » reconnait donc l'existence de variantes. Les Réunionnais les ont d'ailleurs utilisées depuis 350 ans sans passer par la mer. Il suffit de passer sur terre ou sous terre et de rétablir enfin le transport ferroviaire condamné à tort en 1963.

L'Etat peut encore éviter de se faire le complice d'une décision qui compromet le développement durable de la Réunion : il peut refuser de se porter au secours d'une Région acculée qui réclame une procédure de PIG pour faire sa pharaonique NRL, alors qu'elle refusait le même caractère « d'intérêt général » au tram-train. Ce serait un comble !

fnaut infos- Bulletin mensuel d'information
Directeur de publication : Jean Sivardière
CPPAP n° 0915 G 88319 - Dépôt légal n°228
ISSN 0983-172 X - Tirage : 1200 ex.
Imprimerie : Sipap-Oudin, 86000 Poitiers
Abonnement 10 numéros : Individuels : 18 €
Administrations, sociétés, organismes, Étranger : 35 €
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
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

fnaut infos
transport - consommation - environnement

n°229
novembre 2014
édition nationale

Bulletin de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports

Covoiturage et transports collectifs sur les déplacements longue distance : complémentarité ou concurrence ?

Photo : Marc Debrincat

Facilité par les nouvelles techniques de communication, le covoiturage est devenu depuis peu une pratique massive lors des déplacements à longue distance. Il permet au covoiturageur passager de voyager pour un prix très modique et au covoiturageur conducteur d'abaisser sensiblement le coût de son déplacement en voiture. Une étude remarquable de ce phénomène (page 2) a été menée par Bruno Cordier, directeur du cabinet ADETEC, à l'initiative de la FNAUT et grâce à un financement du GART et de l'UTP. Elle apporte des informations nouvelles et précises sur le comportement des covoiturageurs, et révèle une forte corrélation entre succès du covoiturage et médiocrité de l'offre ferroviaire.

Le covoiturage de proximité est une pratique ancienne (FNAUT Infos 185) : plusieurs personnes, deux le plus souvent, habitant et/ou ayant une activité dans des zones non ou mal desservies par transport collectif, se regroupent pour effectuer, dans la même voiture appartenant à l'une d'elle, des déplacements répétitifs, domicile-travail ou étude, afin de faire des économies. Ce type de covoiturage quotidien est aujourd'hui encouragé par les entreprises, qui souhaitent réduire les emprises consacrées au stationnement des voitures de leurs employés, et par les collectivités territoriales, qui cherchent à éviter la mise en place de transports collectifs jugés trop coûteux.

La part modale de ce type de covoiturage reste généralement faible, il concurrence donc peu le transport collectif et peut même permettre un rabattement sur les arrêts de transport collectif (mais, en pratique, l'intérêt financier est faible car les distances concernées sont courtes, et ce rôle de rabattement est marginal). Globalement, son bilan semble donc positif car il permet de réduire « l'autosolisme » et même d'éviter à certains ménages périurbains l'achat d'une deuxième voiture.

Le covoiturage sur longue distance est une pratique très différente car il s'agit de déplacements plus occasionnels. Son succès est plus récent : cette forme modernisée de l'auto-stop n'a décollé que grâce aux possibilités offertes par Internet. Il est lié à ses avantages économiques pour le conducteur comme pour ses passagers (FNAUT Infos 211) et aux déficiences du transport collectif, essentiellement le train puisque le transport interrégional par car est encore peu développé.

Contrairement au covoiturage de proximité, le covoiturage longue distance est devenu un redoutable concurrent, et non un complément, du transport collectif au point d'en déstabiliser l'équilibre économique.

Carte Enfant Famille : un abandon très discret

La Carte Enfant Famille, dont la création avait été annoncée fin 2008 par Nicolas Sarkozy qui avait consulté la FNAUT à cette occasion, a été mise en place en mars 2009 pour une durée de 5 ans. Le dispositif est venu à expiration le 29 août 2014 : la FNAUT s'étonne que l'actuel gouvernement n'ait pas prévu sa reconduction et que le secrétariat d'Etat à la Famille, qui le finançait, ait abandonné, sans la moindre annonce officielle, cette initiative sociale très pertinente.

Complémentaire de la Carte Familles Nombreuses, la Carte Enfant Famille était destinée aux familles de 1 à 2 enfants de moins de 18 ans, en particulier des familles monoparentales, ne disposant que de revenus très modestes. Elle permettait d'obtenir, pour les enfants et les parents accompagnateurs, des réductions de 25 %, et jusqu'à 50 % suivant les places disponibles, sur les TGV et les trains Intercités à réservation obligatoire (Teoz et Lunea).

Bien que destinée à trois millions de familles, la Carte Enfant Famille n'a été demandée que par 70 000 familles. Faut-il s'en étonner et en tirer argument aujourd'hui pour la faire disparaître discrètement ? Elle n'a bénéficié d'aucune campagne de publicité. Les démarches pour l'obtenir ou la renouveler étaient compliquées. Enfin, malgré les demandes répétées de la FNAUT auprès de l'Etat et de la SNCF, elle n'était pas utilisable sur l'ensemble des Intercités.

Cette tarification sociale du train pouvait être utile à de très nombreuses familles et les inciter à utiliser le train plutôt que la voiture. Elle aurait dû être reconduite dans des conditions satisfaisantes : son existence devait être portée à la connaissance du grand public, son obtention simplifiée et sa validité étendue à tous les trains Intercités.

Le gouvernement a manqué une occasion peu coûteuse de faciliter les déplacements des familles très modestes. La carte Enfant + de la SNCF ne constitue pas une alternative à la Carte Enfant Famille : elle offre certes les mêmes réductions, sans conditions de ressources, mais elle ne concerne que les enfants de moins de 12 ans et leurs accompagnateurs, elle coûte 75 euros et elle n'est valable qu'un an.

Jean Sivardière

Le covoiturage longue distance

L'étude ADETEC a porté sur les déplacements à moyenne et longue distance (plus de 100 km à vol d'oiseau) de manière à éliminer l'essentiel des trajets quotidiens. Elle a été centrée sur les sites Internet à l'origine du développement de ce type de covoiturage : www.covoiturage.com (Blablacar), site dominant puisqu'il capte 95 % du marché, www.carpooling.fr (2 %), www.covoiturage-libre.fr (1,5 %) et divers sites locaux.

Fonctionnement

Les annonces sont passées très majoritairement par les conducteurs. Les passagers consultent ces annonces et, selon les sites, réservent par Internet ou téléphone, et paient le conducteur lors de la réservation ou lors du trajet.

Le site Blablacar recommande des tarifs, par exemple 30 euros par passager pour un trajet Paris-Lyon ou 20 euros pour un trajet Lyon-Marseille.

La loi dégage le tiers organisateur du covoiturage (le site Internet) de toute responsabilité à l'égard des incidents pouvant se produire au cours du trajet.

En cas d'accident, le conducteur est responsable de plein droit, selon la loi Badinter de 1985 ; les passagers sont considérés comme des passagers ordinaires. Les autres incidents (retard, comportement déplacé,...) relèvent du droit délictuel. L'assurance responsabilité civile du conducteur couvre les tiers, selon la loi Badinter, mais le contrat peut contenir des clauses restrictives : le conducteur a donc intérêt à déclarer sa pratique du covoiturage à son assureur.

Masse critique

Un nombre minimal d'annonces est nécessaire au covoiturer passager pour pouvoir trouver un conducteur répondant à peu près à son besoin : itinéraire, horaire, prix.

ADETEC a testé 66 trajets proposés au départ de Lyon ou Clermont-Ferrand sur le site de Blablacar. Parmi eux, 9 seulement font l'objet de plus de 10 annonces tous les jours : de Lyon à Paris, Marseille, Clermont, Montpellier, Dijon, Besançon et Nîmes ; de Clermont à Paris et Saint-Etienne. Sauf le dernier, ces itinéraires sont bien desservis par le train, qui lui aussi a besoin d'une masse critique de voyageurs pour avoir une pertinence économique. Pour 19 trajets, le seuil de 10 annonces un jour donné n'est jamais atteint, même le vendredi, jour de plus fort usage du covoiturage.

Le prix pour le passager

Le partage des frais entre passagers et conducteur a été reconnu licite par un arrêt de la Cour de cassation du 12 mars 2013, le barème fiscal kilométrique constituant un plafond à ne pas dépasser. Dans le cas d'une 6 CV, ce barème 2013 est de 0,41 euro/km pour un kilométrage annuel de 13 000 km.

En pratique, Blablacar recommande le prix suivant par passager : (carburant + péages)/3 quel que soit le nombre de passagers (en moyenne égal à 2 sur les trajets longue distance) soit 30 euros pour Paris-Lyon. Cette recommandation est bien suivie : le vendredi 15-11-2013, 90 % des conducteurs proposaient un prix compris entre 27 et 31 euros, le prix moyen proposé est de 29 euros (+ « frais de service » de quelques euros).

Entre le 15 et le 24 novembre 2013, les tarifs minimaux le plus souvent proposés par la SNCF au voyageur sans carte de réduction étaient nettement plus élevés : 38 euros pour un billet TGV Prem's (départ à 21h, trajet en 2h) et 71 euros pour un billet TGV Loisirs entre 7h et 20h (le trajet en TER, d'une durée de 5h06, était à 62 euros).

Pour le titulaire d'une carte Jeune, les tarifs minimaux étaient de 27 à 36 euros pour les TGV Prem's (départ à 21h), 31 euros en TER et au moins 42 euros en TGV entre 7h et 20h.

Les tarifs des autocars Eurolines étaient compris entre 19 et 42 euros, ceux d'iDBUS entre 29 et 39 euros.

Trajet et horaire

ADETEC a analysé 587 annonces de Blablacar concernant 21 trajets différents. Sur Paris-Lyon par exemple, le conducteur peut proposer un point de départ et d'arrivée proche d'une grande gare (Part-Dieu - gare de Lyon) ou d'une station de métro (Jean Macé - porte d'Orléans), ou un départ d'une proche banlieue de Lyon et une arrivée au métro Belleville à Paris. Dans chaque cas, il donne l'heure de son départ et précise s'il accepte ou non de faire un détour pour recueillir le passager.

En gros, la moitié des offres de covoiturage sont en réelle concurrence avec le train : cette concurrence peut être forte (25 % des cas), assez forte (31 %), modérée (20 %), faible ou nulle (24 %).

Organisation du voyage

Un conducteur sur deux passe son annonce dans les 3 derniers jours avant le voyage. Le risque pour le candidat passager de ne pas trouver de place est faible sur les trajets les plus fréquentés, mais il est élevé sur les trajets peu fréquentés. Le tarif ne dépend pas de la date de réservation. Si le passager annule (20 % des cas), il se fait rembourser son trajet, avec une retenue de 10 à 50 % suivant le délai d'annulation. Si le conducteur annule, il ne subit aucune pénalité financière.

La mobilité des Français à longue distance

Les parts de marché des déplacements à longue distance (entre 100 et 800 km à vol d'oiseau, soit une distance réelle de 130 à 1 000 km) sont les suivantes : voiture 78 % (avec, en moyenne, 2,3 personnes par voiture), train 14 %, autocar 2 %, avion 1,5 %, autres modes (camionnette, moto, bateau,...) 4 %.

Ces pourcentages sont différents de ceux qui figurent dans FNAUT Infos 211, car ils concernent les nombres de voyages et non de voyageurs x km.

La pratique du covoiturage est manifestement en forte hausse (elle inquiète la SNCF car elle atteint tous ses services voyageurs : TGV, Intercités et TER) mais cette hausse est impossible à quantifier en l'absence d'enquête indépendante des transporteurs. Les différents chiffres cités par Blablacar manquent de cohérence : + 20, 70 ou 100 % entre avril 2013 et avril 2014. La grève SNCF de juin dernier a permis à de nombreux voyageurs de découvrir le covoiturage.

Les enquêtes précédentes

L'enquête effectuée par l'ADEME en 2012 ignore la distance parcourue. Elle a révélé que 8 % des Français covoiturent au moins une fois par mois (comme conducteur ou passager) et que les covoitureurs utilisent plus les transports collectifs que la moyenne des Français : 19 % contre 6 % pour les trains TGV et intercités, 25 % contre 13 % pour les TER et trains franciliens, 43 % contre 30 % pour le transport urbain.

L'enquête MAIF de 2009 a porté sur les utilisateurs de Blablacar. Elle a montré que les covoitureurs sont jeunes (60 % ont moins de 30 ans, 27 % sont étudiants) et très majoritairement motivés par les économies, et que la longueur moyenne d'un trajet est de 330 km.

L'enquête Vinci Autoroute de 2013 a été réalisée sur des parkings dédiés au covoiturage à des entrées d'autoroute. 98 % des passagers sont des proches du conducteur (collègues, parents, amis), Internet joue un rôle marginal. Le trajet moyen est de 123 km.

Selon l'enquête d'iDBUS de 2013, ses clients tentés par le covoiturage apprécient particulièrement les prix faibles et stables que propose cet autocariste ; le covoiturage n'est pas vraiment un concurrent du car mais plutôt une étape intermédiaire avant de basculer vers un mode collectif tel que le car.

Enfin une enquête ATEMA Conseil-ADEME de 2010 centrée sur les services de covoiturage des entreprises et collectivités locales a montré que, pour les trajets de courte et moyenne distance, 75 % des covoitureurs viennent de la voiture et 25 % du transport collectif.

Conclusions et propositions d'ADETEC

Le rôle du covoiturage est encore modeste mais se développe. Le covoiturage nécessite une masse critique de déplacements, comme le train et le car.

Pour les conducteurs, le covoiturage concurrence très peu les transports collectifs : ils choisissent d'emblée la voiture, puis essaient éventuellement de la remplir en covoiturant.

Pour les passagers, le covoiturage concurrence moyennement les transports collectifs : les deux modes sont substituables et choisis au cas par cas. Le covoiturage concurrence les transports collectifs surtout quand ils sont peu performants et, dans une moindre mesure, quand ils sont chers.

Une offre utile

Le covoiturage est une alternative à l'auto-solisme qui présente de nombreux avantages environnementaux et économiques pour l'usager et la collectivité. Il permet notamment aux publics peu aisés (étudiants) de se déplacer à moindre coût. Il n'est pas souhaitable de restreindre son usage mais son développement doit concurrencer le moins possible le transport collectif.

Les idées à écarter

Taxer le covoiturage : les sommes perçues par le conducteur sont une participation aux frais, non un revenu.

Augmenter le coût de l'assurance pour le covoiturage : inapplicable.

Les idées à mettre en œuvre

- Faire respecter la réglementation

Identifier et sanctionner les pratiques illicites de transport de personnes.

Sanctionner les fraudes à caractère financier (dépassement du barème fiscal, non déclaration des recettes de covoiturage lors des trajets professionnels).

- Améliorer l'offre ferroviaire

Obtenir des temps de parcours inférieurs à ceux de la voiture.

Augmenter les fréquences.

Créer des relations sans rupture de charge, améliorer les correspondances.

Repositionner le train sur des liaisons présentant un potentiel élevé, notamment Nantes - Bordeaux.

- Baisser les tarifs du train

Le TGV et les trains Intercités à réservation obligatoire sont coûteux.

La tarification est un levier important vis-à-vis des jeunes (moyens financiers réduits, déplacements programmés tardivement, « valeur du temps » faible, moindre attachement au confort).

- Informer le public

Les avantages du train sont mal appréciés : rapidité, confort, sécurité, temps de trajet valorisable, ponctualité,… Le coût réel de la voiture est très élevé : le train est souvent plus intéressant, même quand on voyage à deux.

La concurrence entre train et covoiturage

Des entretiens ont été menés avec 26 conducteurs ayant passé une annonce sur le site www.covoiturage-libre.fr pour un trajet moyennement ou très fréquenté et 18 passagers, dont 13 étudiants, ayant covoituré sur un tel trajet. Ces entretiens ont permis à ADETEC de comprendre comment s'exerce la concurrence entre le train et le covoiturage.

Les conducteurs - Les 26 conducteurs interrogés trouvent des passagers pour le trajet proposé dans 80 % des cas (ce taux est de 70 % avec Blablacar). S'ils n'ont pas trouvé de passagers, 21 effectuent quand même le trajet prévu en voiture soit environ 85% des cas ; les autres prennent le train ou reportent leur déplacement à une date ultérieure.

Sans le covoiturage organisé grâce à Internet, 16 conducteurs voyageraient dans leur voiture ou celle d'un proche, 6 hésiteraient entre voiture et train, 1 ferait le trajet en train, 2 en autostop et 1 en avion. En gros, le covoiturage incite 1 conducteur à ne pas prendre l'avion et 4 à ne pas prendre le train.

Chez les conducteurs interrogés, on observe depuis deux ans une pratique plus fréquente du covoiturage, mais aussi une tendance au report de la voiture solo sur les transports collectifs. Cependant le partage des frais entre covoitureurs diminue le coût de la voiture et pourrait conforter son usage sur le long terme.

Les passagers - Les 18 passagers interrogés choisissent le train ou le covoiturage au cas par cas, en fonction de la durée du trajet, du prix et du délai de réservation. Dans le cas du covoiturage, ils trouvent une place disponible sur le trajet prévu dans 90 % des cas. S'ils n'en trouvent pas, 16 d'entre eux font le trajet en train, 2 dans leur propre voiture, 2 en autocar, 1 annule son déplacement et 2 le reportent à une date ultérieure (des réponses multiples étaient possibles).

En moyenne, sur l'itinéraire considéré, les 18 passagers interrogés effectuent 46 % de leurs déplacements en covoiturage passager, 8 % en covoiturage conducteur, 38 % en train, 7 % en voiture solo et 1 % en avion.

Chez les passagers interrogés, majoritairement étudiants, l'essor du covoiturage se fait pour partie au détriment des transports collectifs. Mais le covoiturage peut aussi conforter les transports collectifs sur le long terme, en renforçant la panoplie des alternatives à la voiture solo.

Covoiturage et offre ferroviaire

L'enquête d'ADETEC montre que les conducteurs sont assez peu sensibles à la qualité de l'offre ferroviaire. Au contraire, le nombre des passagers choisissant le covoiturage double si la qualité ferroviaire passe de « très bonne » à « faible », ce qui se traduit par un meilleur taux de remplissage des voitures. Le pourcentage des voitures complètes la veille du voyage est ainsi de 11 % si l'offre ferroviaire est très bonne (par exemple Paris-Nantes ou Lyon-Marseille, Lyon-Paris exclu) ou 21 % (en incluant Lyon-Paris), 28 % si elle est bonne (Paris-Clermont, Lyon-Strasbourg), 30 % si elle est médiocre (Lyon-Nancy, Nantes-Bordeaux), 40 % si elle est faible (Clermont-Montpellier).

Pour tester l'influence de la qualité ferroviaire (de très bonne à faible) sur l'ampleur du covoiturage par Internet, 25 trajets ont été étudiés par ADETEC, les jours retenus étant des jeudis et vendredis en période scolaire.

Le nombre de déplacements en covoiturage passager varie de moins de 20 sur les trajets les moins fréquentés à plus de 100 sur les trajets les plus fréquentés (Paris-Rennes, Nantes, Lille, Lyon) le jeudi, et de moins de 50 à plus de 400 le vendredi.

La part modale du covoiturage

Le covoiturage par Internet a assuré environ 1 % de l'ensemble des déplacements à longue distance et 5 % des déplacements en « modes collectifs terrestres » (train, car et covoiturage).

Suivant les trajets, la part modale du covoiturage (passagers + conducteur) varie de 1 % à 17 % le jeudi et de 2 % à 46 % le vendredi (certaines données étant imprécises, ADETEC signale qu'il s'agit d'ordres de grandeur). La part du covoiturage passager parmi les modes collectifs terrestres varie de 2 % à 70 % le jeudi et de 4 % à 91 % le vendredi (voir page 4).

La qualité ferroviaire influence aussi la pratique du covoiturage conducteur, de nombreux voyageurs se repliant sur le covoiturage lorsque le train répond mal à leurs besoins. La part des déplacements des automobilistes en covoiturage varie ainsi de 5 % à 19 % le jeudi et de 4 % à 49 % le vendredi.

A noter la part modale particulièrement élevée du covoiturage passager (13 % le jeudi et 28 % le vendredi) sur le trajet Nantes-Bordeaux (contre, par exemple, respectivement 2 % et 3 % sur Paris-Nantes), car la faiblesse de l'offre ferroviaire y est à la fois quantitative (3 AR Intercités par jour, en laissant de côté les trajets par Paris, Massy ou Saint-Pierre-des-Corps, plus longs et plus coûteux) et qualitative (retards fréquents). Sur ce trajet, la part du covoiturage parmi les modes collectifs terrestres est de 34 % le jeudi et monte à 62 % le vendredi (contre respectivement 3 % et 7 % sur Paris-Nantes).

Covoiturage longue distance : point de vue de la FNAUT

Dès 2010, la FNAUT a perçu la montée du covoiturage longue distance, ses atouts pour la mobilité des voyageurs à faibles revenus et pour l'environnement (qui expliquent le soutien qu'apportent des mutuelles telles que la MAIF et la MACIF à cet « usage citoyen de la voiture ») mais aussi ses risques potentiels pour le transport collectif. L'étude ADETEC qu'elle a suscitée et réussi à faire financer en 2013 confirme que le covoiturage concurrence le train.

Selon ADETEC, s'il faut faire respecter la réglementation relative au transport des personnes, il est sans doute illusoire de chercher à endiguer la croissance du covoiturage par des mesures réglementaires ou fiscales.

La qualité de l'offre de covoiturage par Internet est souvent remarquable. Ainsi Blablacar (soutenu par Total) précise le type de véhicule proposé, le nombre de places libres est automatiquement mis à jour sur l'annonce du conducteur, le passager peut poser des questions au conducteur (flexibilité horaire, possibilité de porte à porte), les réservations multiples sont impossibles, ce qui sécurise le conducteur annonceur. Face à cette qualité du covoiturage par Internet, l'essentiel consiste à améliorer l'offre ferroviaire.

L'étude ADETEC souligne la propension des covoitureurs passagers à improviser leurs déplacements et leur intérêt pour une formule assurant des prix imbattables (de l'ordre de 6 centimes par km) et stables, alors que les tarifs de la SNCF sont considérés comme trop élevés (bien que le train soit plus cher en Suisse ou en Allemagne) et peuvent varier fortement avec la date de réservation.

Le train lui aussi doit permettre d'improviser un voyage. C'est la raison pour laquelle la FNAUT bataille contre la volonté de la SNCF d'imposer la réservation obligatoire dans les trains Intercités, demande sa disparition dans les trains ex-Teoz et souhaite un écrétage des fluctuations tarifaires du TGV.

Certains tarifs proposés par la SNCF sont cependant peu supérieurs au prix du covoiturage, si bien que le train reste alors attractif et que le voyageur arbitre au cas par cas entre train et covoiturage. La qualité de l'offre ferroviaire (libre accès au train, fréquence, durée du voyage, restauration,...) prime donc sur son niveau tarifaire.

Il n'en reste pas moins que l'expérience conduite par la RENFE en Espagne - une baisse significative de la tarification des trains à grande vitesse - est à suivre car elle se traduit par des gains importants de clientèle sans détérioration de l'équilibre économique semble-t-il. A suivre également l'impact sur la fréquentation du train et sur la pratique du covoiturage de la tarification forfaitaire du TER à 1 euro introduite par la Région Languedoc-Roussillon.

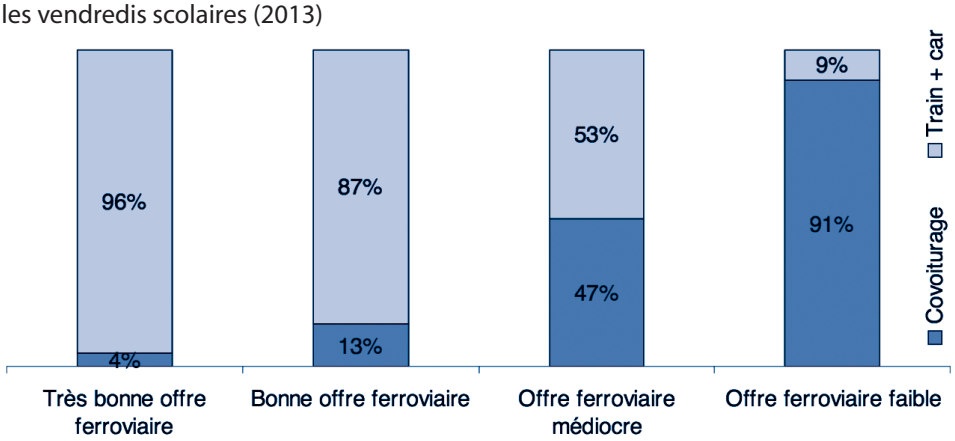
Le train est aujourd'hui fragilisé par la concurrence de l'avion à bas coût, du covoiturage et de l'autocar. La FNAUT a présenté à l'Etat et à la SNCF de nombreuses propositions permettant de le sauvegarder et de développer son rôle : il est temps de les mettre en œuvre.

Concurrence covoiturage-car au Québec

Keolis Canada exploite un ensemble de lignes régulières interurbaines d'autocars au Québec et observe, depuis 2009, une baisse de fréquentation de sa ligne principale Québec-Montréal : le trafic a chuté de 750 000 voyageurs par an à 500 000. Suite au lancement d'une société de covoiturage sur Internet en 2007, le covoiturage s'est développé sur cet axe et assure aujourd'hui 190 000 déplacements par an. L'aller-retour en car coûte 67 dollars contre 20 en covoiturage. A l'évidence, le covoiturage remplit les voitures et vide les cars.

Du coup, le modèle économique de Keolis Canada est fragilisé et la survie d'autres lignes, financées par péréquation grâce aux bénéfices de la ligne principale, est menacée (source : Ville, Rail et Transports, juillet 2014).

Part du covoiturage via Internet parmi les modes collectifs terrestres, les vendredis scolaires (2013)



Le train est-il cher en France ?

Comme chaque année, l'association Consommation - Logement - Cadre de Vie (CLCV) a publié fin août un communiqué stigmatisant les tarifs trop élevés des transports publics. Mais cette enquête manquait de sérieux : les 802 personnes interrogées l'ont été au hasard ; aucune distinction n'a été faite entre voyageurs quotidiens (26 %), fréquents (33 %), occasionnels (30 %) et très occasionnels (11 %), ou entre utilisateurs du TGV (54,1 %), des trains Intercités (6,5 %), du TER (18 %), ou du métro, du RER et du tram (21,4 %).

Selon la CLCV, les voyageurs estiment à 80 % que les tarifs sont assez ou très élevés et 55 % d'entre eux réclament en priorité une baisse des tarifs. Mais s'agit-il des tickets à l'unité, des abonnements, des Prem's, des billets TGV pris en dernière minute ? Viennent ensuite parmi les souhaits des voyageurs selon la CLCV, la ponctualité (21 %), la fréquence (10 %), la transparence des tarifs (9 %), le confort (5 %).

L'opinion de la CLCV est contredite par une étude du comparateur GoEuro (http://www.goeuro.fr/indice-prix-transport). Cette étude dégage des tendances mais il faut la prendre avec prudence car la méthodologie n'est pas précisée et elle ne tient pas compte des réductions telles que l'abonnement général détenu par un Suisse sur deux.

Le prix du train en France est assez faible (7,79 euros pour *100 km*). Seules font mieux, en Europe, l'Espagne (5,16) et la Grande-Bretagne (6,97) : un résultat inattendu que GoEuro attribue à l'absence de TGV outre-Manche. Les prix sont nettement plus élevés en Allemagne (9,09), en Norvège (12,9), en Belgique (15), aux Pays-Bas (16), en Finlande (16,77), en Autriche (24), en Suisse (28,57) et au Danemark (29,73).

Le prix moyen du car est de 3,80 euros en Allemagne, 7,14 en France, 10,6 en Grande-Bretagne, 11,67 en Belgique, 13,93 en Suisse, 16,13 en Norvège, 17,5 en Autriche et 21,33 aux Pays-Bas.

Le prix moyen de l'avion en France est de 15,15 euros pour les vols intérieurs. La Finlande est le pays où l'avion est le plus cher (103,66) et l'Espagne celui où il est le moins cher (9,86). Le prix indiqué correspond au vol le moins cher entre les deux villes les plus importantes du pays.

Pour le train et le car, les chiffres de GoEuro pour la France sont un peu différents de ceux de Jean-Marie Beauvais (FNAUT Infos 211) ; les classements ne tiennent compte ni de la qualité des services offerts (généralement bonne si le prix est élevé) ni des différences de niveau de vie entre pays différents (voir aussi FNAUT Infos 165).

Les commerçants sauvés par la voiture ?

Un argument, souvent utilisé par les maires « révisionnistes » pour justifier le retour de la voiture en ville qu'ils organisent, est qu'il apporterait un sang neuf à de nombreux commerçants en difficulté. Comme si piétons et cyclistes étaient des acheteurs marginaux – alors qu'en ville ce sont les automobilistes qui le sont –, comme si les difficultés réelles que connaît le commerce de détail était dû aux politiques de réduction de la place de la voiture. Ces difficultés sont dues, en fait, à deux causes principales, d'ailleurs liées : le développement de la grande distribution ; et des choix urbanistiques qui ont fortement incité à utiliser... la voiture pour aller faire ses achats... ailleurs.

Avec 60 000 commerces, Paris possède le taux de commerces de proximité le plus élevé de France, pour le taux de motorisation des ménages le plus faible, inférieur à 50 % : seuls 7% des achats sont faits par des automobilistes, moins de 5% dans les petits commerces.

Les Parisiens font d'ailleurs majoritairement leurs courses dans l'environnement immédiat de leur domicile (67%). Contrairement à certaines idées reçues, commerces et quartiers piétons font bon ménage : une étude récente réalisée par l'Atelier parisien d'urbanisme montre que, loin de porter atteinte au commerce, les aménagements piétons réalisés depuis 2001 par la municipalité parisienne se sont accompagnés d'un dynamisme commercial plus important, en particulier dans l'activité de proximité.

Il reste, à Paris comme ailleurs, beaucoup à faire pour optimiser la chaîne commerciale approvisionnement - achats. Il existe pour cela une panoplie d'outils depuis longtemps répertoriés : espaces logistiques urbains, méthodes de transfert / groupage / dégroupage, tricycles électriques, dépôts dans les quartiers,... Cette optimisation implique des moyens financiers et humains conséquents, mais autrement plus productifs que la construction de nouveaux parkings centraux.

Jean Macheras

Commerces de centre-ville

Le nombre des commerces implantés dans les centres-villes français a diminué de 2,2 % en moyenne entre 2001 et 2013, notamment dans les villes de moins de 50 000 habitants (- 4,8 %) et dans celles de 250 000 à 500 000 habitants (- 5,7 %). La vacance commerciale a progressé : elle est passée de 6,3 % à 7,8 % du parc commercial (source : La Croix). Mais les grandes surfaces prolifèrent dans les zones périphériques.

Nouveaux élus urbains régressifs

Les élus urbains « pro-bagnole » sont revenus en force à la suite des dernières élections municipales (FNAUT Infos 226). Une tendance affligeante qui se confirme.

Comme le dit **Rémy Josseaume**, l'avocat des automobilistes, « il faut en finir avec le piéton-roi » (le Figaro). Les nouveaux élus s'y emploient activement et sans discernement...

Après celui de Béthune, c'est celui d'Auray, **Jean Dumoulin** (UDI), qui a rouvert à la circulation une place piétonne fermée en 2007. Son objectif : renforcer le flux de voitures en centre-ville pour y « redonner vie au commerce, car il y a un risque de désertification ».

La Grand Place de Roubaix a, elle aussi, été rouverte au stationnement (35 places). Selon le premier adjoint **Max-André Pick**, UMP : « ceux qui préfèrent le beau à des commerces vivants, c'est leur choix, ça n'est pas le nôtre ; le commerce de proximité a besoin de parking de proximité ». La gratuité du stationnement dans les parkings centraux a été porté de trente minutes à une heure.

Selon **Jacques Richir**, adjoint MODEM à Lille : « il y a eu un vent de piétonnisation, puis on a observé des effets pervers, difficultés de ramassage des ordures, fuite des habitants, envolée des baux commerciaux et standardisation des centres ». Il refuse de piétonniser la rue Faidherbe et la Grand Place, et défend le « dispositif équilibré actuel, satisfaisant pour tout le monde ».

Le président de la Communauté d'agglomération de Rouen, **Frédéric Sanchez** (PS), a annoncé la fermeture des vélostations et du système de location de vélos Velo'r. Alors que le projet de PDU annonçait une maitrise des flux automobiles et la promotion des parkings relais, il a décidé d'introduire un quart d'heure de stationnement gratuit pour satisfaire les commerçants du centre de Rouen.

A Dole, le nouveau maire UMP **Jean-Marie Sermier** a arrêté brutalement la réalisation d'aménagements pour piétons et cyclistes. A Pau, le nouveau maire UDI **François Bayrou** révise le plan de circulation et supprime des bandes cyclables pour favoriser la pénétration des voitures dans le centre.

A Toulouse, le maire UMP **Jean-Luc Moudenc** veut réintroduire les voitures sur les 5 km de la Liaison multimodale est-ouest reliant les quartiers sud-est au métro et dédiée aux vélos et aux bus. **Jean-Michel Lattes**, premier adjoint chargé des déplacements, baisse le prix du stationnement dans les parkings Vinci et supprime l'aide à l'achat de vélos électriques : « à Toulouse, on n'est plus dans la sacralisation du vélo, mais pour un équilibre entre les différents modes de transport ».

A La Roche-sur-Yon, le nouveau maire UMP **Luc Bouard** a rendu gratuit le stationnement sur voirie et dans les parkings couverts le samedi et une heure en semaine au lieu de 15 minutes, afin de « redynamiser le centre » : « les commerçants veulent favoriser le stationnement de leurs clients ». L'ancien système rapportait un million d'euros par an à la ville, amendes comprises.

Michel Dantin, nouveau maire UMP de Chambéry, a rendu gratuits trois parkings du centre-ville le samedi après-midi : une mesure contre-productive, selon l'ADTC-Savoie, car elle attire les voitures ventouses et prive de places de parking les automobilistes clients des commerces centraux. Le maire s'oppose à tout abandon du contournement autoroutier de Chambéry et renie le PDU adopté par tous les élus en 2004.

A Angers, **Christophe Béchu**, nouveau maire UMP, a rendu gratuite la première heure de stationnement dans 9 parkings totalisant 3 200 places, pour soutenir le commerce de centre-ville.

Ces élus obscurantistes devraient lire une étude de la Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUB) selon laquelle un cycliste dépense plus qu'un automobiliste dans les commerces de centre-ville (il en est de même des usagers des transports : il y a quelques années, les commerçants du centre-ville de Grenoble, voyant fondre leur chiffre d'affaires, avaient protesté fermement contre une grève prolongée des conducteurs de bus et de tramway).

Alors que la municipalité Duron avait prévu de le remplacer par un vrai tramway, le tramway sur pneus de Caen devrait être conservé « plusieurs années » selon **Rodolphe Thomas**, président MODEM du syndicat mixte des transports pour l'agglomération Caennaise. « Il fonctionne et parvient à gagner en fiabilité dès lors que les impératifs de maintenance sont clairement définis et réalisés ; la fréquentation augmente tandis que la fréquence des pannes se réduit notablement ». La seconde ligne de tramway fer est remise en cause.

Selon **Jean-Michel Lalère**, nouveau maire de Fontenay-le-Comte (divers droite), la réouverture de la ligne Fontenay-Niort (FNAUT Infos 223) est « impensable », « mais on peut réaménager la voie ferrée pour en faire une route directe de gare à gare pour des cars ». Il souhaite l'appui du nouveau maire UMP de Niort, **Jérôme Baloge**,... qui vient d'éliminer le projet de BHNS de son prédécesseur (FNAUT Infos 226).

Sécurité routière : le bon exemple britannique

En 2013, 1 784 personnes ont perdu la vie sur les routes du Royaume-Uni et 23 000 personnes ont été blessées gravement. Avec 29 morts par an par million d'habitants, les Britanniques arrivent seconds dans le classement 2013 des meilleurs élèves de l'Europe en matière de sécurité routière : les Suédois sont les premiers du tableau ; la France arrive au dixième rang sur 28, avec 50 morts par million d'habitants.

Radars

La France s'est inspirée du modèle britannique, très efficace, ce qui l'a amenée à adopter le principe des radars automatiques. Le Royaume-Uni a installé de tels radars dès 1992, donc bien avant la France : on en dénombre aujourd'hui 7 000, contre 4 100 seulement en France.

Au Royaume-Uni, les radars ont montré leur efficacité puisque, depuis leur première installation, la mortalité routière a chuté de 53%. Les Britanniques sont ainsi passés de 4 229 personnes tuées à 1 960 en 2011.

Même si en 2011, pour des raisons économiques, le Royaume-Uni a revu leur chiffre à la baisse, le nombre de radars reste toujours très élevé.

La superficie du Royaume-Uni est de 240 000 km², celle de la France de 550 000 km². Par ailleurs, le réseau routier britannique est moins étendu que le réseau français. Ces deux facteurs combinés font qu'il y a nettement plus de probabilité pour un automobiliste de croiser un dispositif de contrôle de vitesse au Royaume-Uni qu'en France.

En février 2014, la Highway Agency, qui gère les autoroutes, a annoncé la mise en place de radars sur le réseau autoroutier principal, afin de réguler les vitesses et de limiter la congestion.

Vitesses

Au Royaume-Uni, on roule en moyenne moins vite qu'en France sur les routes secondaires et les autoroutes. La vitesse maximale autorisée est de 97 km/h (60 miles/h) sur les routes nationales et de 112 km/h (70 miles/h) sur les autoroutes.

Dans la réalité, la vitesse moyenne pratiquée sur les routes à deux voies sans séparateur central est de 77 km/h. D'autre part, chaque comté a la possibilité de prendre seul des mesures de réduction de vitesse sur son territoire. Le département britannique des Transports a publié en janvier 2013 un guide à l'intention des collectivités locales pour les aider à prendre de telles mesures de réduction de la vitesse.

(Source : Infolettre de la DSCR)

Sécurité en ville

Claude Chabot, président de la Ligue contre la violence routière en Loire-Atlantique, constate un relâchement du comportement des automobilistes en ville : « le risque vital est moins perceptible qu'en rase campagne, le conducteur pense qu'il y a moins de radars et que le pire qui puisse lui arriver est de froisser une aile de son véhicule ; il téléphone au volant, ne met pas ses clignotants et franchit les feux rouges, mais c'est oublier les usagers vulnérables que sont piétons et cyclistes ; les radars feux rouges ont flashé 2 255 fois à Nantes durant le premier semestre 2014 ».

On peut penser aussi que tous les candidats (en particulier ceux du Front National) qui, lors des dernières élections municipales, ont fait des promesses démagogiques aux automobilistes en leur laissant croire que la ville leur appartenait, ont leur part de responsabilité dans ce relâchement.

Conducteurs de camions

Les conclusions d'une enquête réalisée par l'hôpital Raymond-Poincaré de Garches pour la fondation Vinci-Autoroutes sont inquiétantes.

Plus d'un conducteur de camion sur quatre (28 %) dort moins de 6 heures avant un long trajet. Près d'un sur trois (30 %) s'estime susceptible d'avoir un accident à cause de la somnolence. Trois sur quatre (74 %) déclarent avoir roulé récemment sur des lignes blanches sonores le long de la bande d'arrêt d'urgence, le plus souvent pour cause de somnolence ou d'inattention.

Les conducteurs ayant dormi moins de 6 heures avant le départ ont été 4 fois plus nombreux que les autres à avoir connu, lors du trajet en cours, un presque accident pour cause de somnolence. Trop de contre-mesures inefficaces, voire dangereuses, sont mises en place pour lutter contre le risque d'endormissement au volant : 35 % des conducteurs écoutent la radio et 15 % grignotent. 12% d'entre eux ont même recours au téléphone pour ne pas s'endormir au volant. 5 % avouent se servir délibérément des bandes blanches sonores pour les guider.

Le 25 juillet dernier, dans la Meuse, un conducteur de camion sous l'emprise de la cocaïne a provoqué un grave accident (5 morts). Ce drame met en lumière l'usage croissant de la drogue chez les camionneurs, pour arriver à supporter des conditions de travail difficiles ou par habitude, surtout chez les jeunes. Une réalité confirmée par une enquête du Parisien réalisée sur l'aire de stationnement de Limours, en Essonne. Selon Frédéric Rodzyneck, fondateur du laboratoire Narcochek qui fabrique des détecteurs salivaires de stupéfiants, les patrons routiers s'en inquiètent.

Passages à niveau

En France, chaque jour, 16 millions de véhicules traversent les 15 000 passages à niveau (PN) ouverts au trafic routier. En 2012, 130 collisions ont eu lieu à un PN, un chiffre en baisse de 40 % depuis dix ans suite aux mesures prises pour supprimer ou sécuriser les PN après le drame d'Allinges (Haute-Savoie) qui avait coûté la vie à 7 collégiens en 2008 : le nombre de morts a été divisé par deux sur la même période avec 33 tués, soit 0,7% des décès liés à un accident de la route, et 10 blessés graves. 174 PN restent considérés par RFF comme à traiter ou à aménager en priorité contre 364 en 2005, compte tenu de l'importance des flux et de l'existence d'un précédent d'accident.

En 2012, 25 millions d'euros ont été investis pour la sécurité des PN par RFF, l'Etat ou les collectivités territoriales et près du double l'a été en 2013.

Or 99% des accidents sont dus à des comportements à risque des usagers de la route : vitesse d'approche excessive des véhicules, passage de véhicule en chicane entre les barrières fermées, non-respect d'un stop à un passage « en croix de Saint-André » (sans barrières de sécurité). Les accidents aux PN sont la deuxième cause de mortalité sur le réseau ferré national, après les suicides.

Lorsqu'ils ne sont pas supprimés, les PN voient leur signalisation améliorée : installation de feux à diodes, de feux sur potence, d'îlots séparateurs de sens, de ralentisseurs et, plus récemment, pose aux abords de 45 PN de radars de vitesse et de radars de franchissement capables de repérer les franchissements en chicane.

Selon Christian Cochet (RFF), « les actions de sensibilisation ou de prévention sont capitales mais il n'est pas facile de transmettre certains ordres de grandeur à nos concitoyens : une voiture roulant à 100 km/h met 80 m pour s'arrêter, un train roulant à la même vitesse met un kilomètre ».

En septembre 2013, le ministre Frédéric Cuvillier a annoncé de nouvelles mesures de sécurité :

- installation de 30 radars supplémentaires pour éviter les franchissements en force des PN ;
- itinéraires sans PN pour les transports exceptionnels et information des chauffeurs routiers ;
- campagne de sensibilisation des usagers, insertion de la liste des PN dans les GPS, suppression des panneaux publicitaires aux abords des PN ;
- accélération de la sécurisation ou de la suppression des PN prioritaires.

Le nombre de PN dans le monde est estimé à 1 million, et le nombre des tués lors des collisions à 6 100 par an.

Les Français et les PN

Un sondage Babel-Ipsos réalisé pour RFF à l'occasion de la Journée Mondiale de Sécurité Routière aux Passages à Niveau montre qu'une majorité de Français les trouve dangereux et sont respectueux des règles, qu'ils sont 91% à connaître. Toutefois, 9% des Français disent avoir déjà enfreint ces règles et 40 % disent ne pas ralentir quand ils franchissent un PN. Après « Un train peut en cacher un autre », un nouveau slogan est lancé : « Sur les rails, le danger est plus rapide que vous ».

Un leurre

RFF va expérimenter, à partir de 2016, sur trois sites de Normandie et trois sites de Rhône-Alpes, des radars détectant la présence de véhicules routiers bloqués sur les voies ferrées aux passages à niveau dangereux, dans l'espoir de réduire de 80 à 90 % le risque de collision avec les trains.

Les accidents aux PN résultent, dans la quasi totalité des cas, du non respect du code de la route. Autant le développement de radars sur la route, constatant et verbalisant l'infraction de franchissement du feu clignotant des PN, est une bonne mesure, autant la mise en place de radars détectant la présence de véhicules sur la voie pour le signaler au mécanicien du train me parait en être une mauvaise. C'est en effet faire croire aux conducteurs routiers que le train sera en mesure de s'arrêter, ce qui est un leurre et peut les inciter à prendre encore plus de risques. Les partisans de cette mesure sont d'ailleurs ultra minoritaires.

Jean-Louis Camus, FNAUT Limousin

Le saviez-vous ?

- Six Français sur dix partent en vacances en voiture.
- En 2013, 17 % des victimes d'accidents de la route ne portaient pas leur ceinture de sécurité ; 11 % des enfants ne sont pas attachés.
- Envoyer ou recevoir un message multiplie par 3 le risque de provoquer un accident. Mais 31 % des conducteurs lisent des SMS au volant (et même 61 % des moins de 35 ans).
- Selon l'Association nationale pour l'amélioration de la vue, 22 % des conducteurs qui portent ordinairement des lunettes ou de lentilles de contact ne les portent jamais au volant.
- La Mission interministérielle contre les drogues et les conduites addictives va expérimenter un nouveau test salivaire de détection des drogues. Aujourd'hui, plus de 23 % des conducteurs impliqués dans un accident mortel présentent des résultats positifs aux stupéfiants, c'est le cas d'un cyclomotoriste sur trois. En 2013, sur 144 000 dépistages, 48 000 étaient positifs.

Brèves

BIEN DIT

✓ **Enrique Peñalos**, ancien maire de Bogotá, capitale de la Colombie : « un pays vraiment développé n'est pas un pays où les pauvres possèdent une voiture, mais un pays où les riches empruntent les transports publics ».

Bêtisier

✗ **Alexandre de Juniac**, PDG d'Air France-KLM, lors du colloque Avenir Transport du 15 mai, en réponse à une question de l'eurodéputée écologiste Marie-Anne Isler-Beguin : « mais enfin, pourquoi voulez-vous donc taxer le kérosène ? moi je ne vois pas ». M. de Juniac doit lire d'urgence le dernier rapport du GIEC (FNAUT Infos 226).

✗ **Jean-Michel Lattes**, premier adjoint radical au maire de Toulouse chargé des déplacements : « le tout piéton ou le tout vélo pose des problèmes aussi forts que le tout voiture d'autrefois, dont nous ne voulons plus » (... mais que nous favorisons quand même, voir page 5).

Journaliste automobiliste

Entendu sur France Info vers 21h, le lundi 17 mars, après une journée de circulation alternée à Paris suite à un pic de pollution : « merci et félicitations aux automobilistes pour leur civisme, les voitures paires sont à nouveau bienvenues ». Bienvenues pour qui ?

Patrons ivres

Le TGV Bordeaux-Lille a été stoppé pendant plus d'une heure, le 19 juin dernier. Une centaine de patrons ivres, en séminaire, semait le trouble dans les voitures. Vingt policiers, casqués et en tenue d'intervention, ont dû monter à bord pour calmer les esprits.

Train et avion

Trois fuselages de Boeing 737 se sont retrouvés dans la « Gorge d'Alberton » de la rivière Clark Fork, Montana, après le déraillement d'un train de fret en juillet dernier, laissant les adeptes de rafting qui passaient par là complètement interloqués. Le train venait d'une usine de Boeing spécialisée dans le fuselage et se dirigeait vers Everett, l'usine d'assemblage située dans l'Etat de Washington, il transportait 13 carlingues de 737.

MAL DIT

✗ **Noël Mamère**, député écologiste : « de Nantes à Turin et Rio, c'est la même logique ; l'aéroport de NDDL, la LGV Lyon-Turin, les grands stades du Brésil, autant de grands projets inutiles socialement et écologiquement, et imposés d'en haut ». Que vient faire ici le projet Lyon-Turin (qui n'est d'ailleurs pas une ligne à grande vitesse) ?

✗ **François Patriat**, président PS du Conseil régional de Bourgogne et de la commission des Finances du Sénat : « toutes les expertises montrent que le réseau ferré actuel est trop grand et pourrait être réduit pour rationaliser l'utilisation des moyens et le maintenir dans un état de performance acceptable. La commission Mobilité 21 a souligné que nous devions faire des choix pour la construction de nouvelles infrastructures. Des choix, nous devons en faire aussi en ce qui concerne le réseau existant. En effet, si de nouvelles infrastructures sont nécessaires, des anciennes ne le sont peut-être plus ».

Ministres dangereux

Selon le magazine Auto Plus, le Premier ministre Manuel Valls et le ministre de l'Intérieur (responsable de la sécurité routière) Bernard Cazeneuve prennent des libertés avec le code de la route : excès de vitesse, circulation en contresens, non respect des feux rouges. L'ex-ministre de l'Economie Arnaud Montebourg, un personnage très important, estimait avoir tous les droits, par exemple celui de griller 12 feux rouges en 3 minutes sur 3,5 km : il méritait 4 retraits de permis de conduire et 1 620 euros d'amendes. Par contre, Ségolène Royal, ministre de l'Ecologie, conduit correctement au volant de sa voiture, électrique bien sûr.

Charabia de colloque

Evoquez le caractère impératif d'une réduction de l'empreinte écologique de l'activité anthropique, compte-tenu des tensions sur les ressources fossiles et biotiques, et l'urgence d'une sensibilisation des porteurs de projets, d'une ingénierie didactique et de la construction d'une typologie dialogique des comportements consuméristes des acteurs.

Afin de diminuer l'empreinte carbone, il faut promouvoir la marche comme cellule-souche de la mobilité et la voiture servicielle décarbonée, et créer de grandes allées métropolitaines pour une fluidité rapide. Mais avant toute décision, il faut un reporting de conformité produrable.

Il faut aussi approfondir les fictions instituantes des LGV, et analyser les approches rhétorique et iconique du discours technopolitique sur les LGV et de ses métamorphoses.

Bourg-Bellegarde : quand le TGV chasse le TER

Lorsque la ligne La Cluse-Bellegarde, dite du Haut-Bugey ou des Carpates, a été fermée en 2005 pour permettre sa reconstruction et son emprunt par le TGV Paris-Genève, le trafic voyageurs qui subsistait a été transféré sur la route. Quelques années plus tard, on peut faire un double constat décevant, mais garder espoir.

D'une part les TGV Paris-Genève n'ont pas les performances suffisantes pour concurrencer efficacement l'avion ; la ligne a été modernisée à l'économie. Les temps de parcours annoncés lors du lancement des travaux ne sont pas respectés. Des incidents répétés - inondations, enneigement - occasionnent des détournements par Culoz, sources de retards importants.

D'autre part, les TER ont été partiellement rétablis, mais en nombre très insuffisant (3 allers-retours par jour), sur la ligne Bourg-en-Bresse - Nurieux - Oyonnax - Saint-Claude. Sur le tronçon Nurieux-Bellegarde, seuls circulent les TGV Paris-Genève. Pourtant, cette ligne permettrait de relier le Haut Bugey (60 000 habitants) avec Genève, et aussi les villes du sillon Alpin : Chambéry, Annecy, Grenoble.

Les habitants du Haut-Bugey sont de plus en plus nombreux à travailler à Genève, y compris des citoyens suisses qui trouvent en France des logements à des prix plus abordables que dans leur pays et découvrent avec consternation l'absence de desserte ferroviaire. Il n'est donc pas étonnant que plus de 1 000 travailleurs frontaliers français, sans parler des Suisses, domiciliés dans l'Ouest genevois utilisent leur voiture pour se rendre à leur travail malgré les embouteillages qu'ils subissent et les nuisances qu'ils engendrent. La ville de Bellegarde est submergée par un flux quotidien de voitures.

Néanmoins, la ligne du Haut-Bugey a été sauvée par sa reconstruction alors que tant de lignes de montagne sont menacées. Le manque de fiabilité de la ligne peut être corrigé, une étude est en cours. La mise sous tension de 25 kv de la ligne Bellegarde-Genève permettrait de faire circuler des navettes TER sans rupture de charge entre Bourg et Genève. Un partenariat SNCF/CFF pourrait être envisagé. Des sites disponibles pour implanter des ateliers existent le long de la ligne, il ne manque que la volonté politique des autorités organisatrices pour faire avancer ce projet utile aux usagers et à la collectivité.

Anne-Marie Ghémard, association Le Tr'Ain

Liaisons transfrontalières Alsace-Allemagne

L'Association des usagers des Transports Urbains de l'agglomération Strasbourgeoise (ASTUS) travaille à l'amélioration des réseaux de transports du bassin de vie strasbourgeois, en concertation avec les autorités organisatrices.

Elle défend la création d'un ticket unique permettant de voyager en TER et sur le Réseau 67 avec le titre CTS sur l'ensemble de l'agglomération strasbourgeoise, Kehl y compris. Un tel titre existe déjà à Nantes et à Grenoble. Des tickets uniques 24h parcours illimité existent déjà : Europass et Alsa + zone CUS. Pourquoi pas un ticket simple utilisable dans l'heure ?

Autre suggestion : les hôteliers pourraient fournir à leurs clients un « pass » transport permettant de découvrir gratuitement Strasbourg, comme à Bâle, Barcelone et Genève. Ce pass pourrait être transfrontalier.

L'ASTUS milite aussi avec les associations allemandes pour l'amélioration des liaisons transfrontalières du nord au sud de l'Alsace, par exemple de Haguenau à Baden-Baden et Rastatt via Roeschwoog, d'Erstein à Lahr, de Colmar à Fribourg via Neuf-Brisach et Breisach. L'ensemble de ces demandes s'inscrit dans le cadre de la future Eurométropole Strasbourg.

Fin février a été lancée l'extension de la ligne D du tram qui doit relier Strasbourg à Kehl à l'horizon 2016, un projet que l'ASTUS a toujours soutenu car la nouvelle liaison facilitera les échanges entre les deux rives du Rhin. Un habitant de Kehl pourra aller voir aisément un spectacle à Strasbourg et un Strasbourgeois adepte de la randonnée se déplacer en Forêt-Noire.

Mais trop de blocages réglementaires et administratifs subsistent encore au sein de la future Eurométropole. Pourquoi le Baden Würtemberg Ticket, qui permet de voyager à travers le Land pendant toute une journée, ne peut-il être utilisé jusqu'à Strasbourg, contrairement aux titres Europass, ni même y être acheté, comme cela est possible à Wissembourg ou à Lauterbourg ?

Il existe des trous, parfois de plus de 2 heures, dans la grille horaire de la liaison Strasbourg-Kehl-Offenbourg. De plus, un aller-retour Strasbourg-Kehl coûte 7,80 euros. Rien ne justifie un tel coût alors qu'on peut circuler depuis Kehl dans tout le Bade-Wurtemberg toute la journée sur l'ensemble des transports disponibles à partir de 7,60 euros par personne.

André Roth et David Wendling, ASTUS

Activités de la FNAUT

- Dominique Romann a participé à une table-ronde sur les transports organisée à Nantes lors du dernier rassemblement des opposants à l'aéroport de NDDL.
- Claude Pierre dit Barrois fait partie du comité de pilotage de la LGV Est.
- Anne-Sophie Trcera a participé à un colloque de l'UTP sur la médiation pour le traitement des litiges entre voyageurs et exploitants.
- Jean Lenoir est intervenu au colloque ARF-région Midi Pyrénées-UTP à Toulouse sur l'articulation des services régionaux et nationaux de transport public. Il a été auditionné par l'association TDIE sur le financement du rail.
- Christian Broucaret a animé un débat sur « les compétences régionales en transport et leur financement » lors des Journées d'été d'EELV à Bordeaux.
- François Giordani est intervenu lors d'une formation sur « l'organisation des transports en France et le cadre institutionnel des transports collectifs » organisée par l'Ecole des Ponts.
- Jean Sivardière a donné une conférence sur le transport ferroviaire au groupe Energie des anciens centraliens.
- Jean Sivardière a présenté les idées de la FNAUT sur le tramway et le BHNS lors d'une réunion publique organisée à Avignon par l'association Atout Tram, aujourd'hui membre de la FNAUT.
- Une intervention de la FNAUT, menée par Xavier Braud en collaboration avec le CRELOC, en soutien de RFF auprès du tribunal administratif de Toulouse a été utile : l'association des riverains opposés à la réouverture de la ligne Oloron-Bedous, a été déboutée.
- Alain Morino-Ros représente la FNAUT aux réunions de l'observatoire de la saturation du réseau ferré entre Paris et Lyon. Eric Boisseau représente de même la FNAUT aux réunions de l'observatoire de la saturation de la ligne Nîmes-Perpignan. Ces observatoires ont mis en place à la suite du rapport de la commission Mobilités 21.
- Jean Sivardière, Jean Lenoir et Marc Debrincat ont rencontré Alain Le Vern, directeur général Régions et Intercités à la SNCF, et Jean Ghedira, directeur des Intercités, à propos de l'exploitation des trains Intercités.

fnaut infos- Bulletin mensuel d'information
Directeur de publication : Jean Sivardière
CPPAP n° 0915 G 88319 - Dépôt légal n°229
ISSN 0983-172 X - Tirage : 1200 ex.
Imprimerie : Sipap-Oudin, 86000 Poitiers
Abonnement 10 numéros : Individuels : 18 €
Administrations, sociétés, organismes, Étranger : 35 €
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
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

fnaut infos
transport - consommation - environnement

n°230
décembre 2014
édition nationale

Bulletin de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports

Le rapport Baupin-Keller : une automobilité écologique ?

Boulevard périphérique de Paris (photo : Marc Debrincat)

Elus irresponsables

Le projet de tramway du Grand Avignon, lancé par Marie-José Roig, alors maire (UMP), est aujourd'hui remis en question suite à l'alliance pour le moins surprenante de Cécile Helle, nouvelle maire PS d'Avignon, et de Joris Hébrard, nouveau maire FN du Pontet.

Jean-Marc Roubaud, président UMP du Grand Avignon (qui avait voté pour le projet en 2010) a décidé de réduire de moitié les crédits (260 millions) alloués au tramway et de lancer une nouvelle étude sur un panachage entre une ligne de tramway raccourcie et un BHNS...

Seule l'association Atouts Tram, membre de la FNAUT, dénonce l'absurdité de la décision. Selon son président Robert Fidenti, « avec un taux de chômage de 22 % et une ville centre en perte de vitesse, comment peut-on se permettre de refuser un investissement d'avenir aux retombées économiques immédiates ? On fait une politique de sous-préfecture sans ambition ».

A Aubagne, le réseau de 13 km de tramway lancé par les anciens élus PC est abandonné, suite à l'élection du nouveau maire UMP Gérard Gazay : seule une ligne de... 2,5 km sera exploitée, avec un parc surdimensionné de 8 rames. Une étude - encore une - est décidée : la voie ferrée de la Valdonne, pourrait être rouverte... un jour.

A Amiens, le tramway est abandonné, comme la nouvelle maire UDI Brigitte Fouré s'y était engagée. Alain Gest, président UMP d'Amiens Métropole, le trouvait trop cher lui aussi, mais le canal Seine-Nord qu'il défend avec acharnement ne coûte que quelques milliards.

Comme l'a rappelé la FNAUT Picardie, le tramway n'est pas la solution miracle, mais il peut constituer l'ossature très efficace d'un réseau urbain et provoquer des changements massifs de comportements : le refuser, c'est refuser de prévoir l'avenir, c'est voir petit.

L'attitude obscurantiste des élus anti-tramway est affligeante : ceux de droite oublient les conclusions du Grenelle de l'environnement, ceux de gauche l'urgence d'une transition énergétique. Et tous oublient de proposer une vision d'avenir de la ville conforme à l'intérêt des habitants. Pourtant, dans toutes les villes qui l'ont adopté, le tramway est critiqué, voire vilipendé, avant son lancement, et plébiscité dès sa mise en service.

Jean Sivardière

Le récent rapport Baupin-Keller présente un panorama très complet des nouvelles pratiques de mobilité, des évolutions de l'image du véhicule automobile et de ses évolutions technologiques. Il cherche à définir un bon usage de la voiture face aux contraintes que constituent les nuisances routières, la dépendance pétrolière et le réchauffement climatique. Mais le rapport ne propose qu'une adaptation très limitée du système automobile à ces contraintes. Il ignore les effets pervers de cette adaptation et les vertus des autres modes de déplacement. L'objectif recherché - une mobilité « sereine et durable » grâce à l'émergence d'une « voiture écologique » - est largement illusoire et ne doit pas détourner l'attention des solutions de fond que défend la FNAUT.

« Les nouvelles mobilités sereines et durables : concevoir des véhicules écologiques », tel est le titre du rapport de 416 pages élaboré par Denis Baupin, député EELV de Paris, et Fabienne Keller, sénatrice UMP du Bas-Rhin, à partir de cinq auditions publiques organisées en 2013 pour l'OPECST, Office parlementaire d'évaluation des choix scientifiques et technologiques.

L'OPECST est une délégation interparlementaire (18 députés, 18 sénateurs) chargée d'éclairer l'action du Parlement en matière scientifique et technologique. À cette fin, il recueille des informations, met en œuvre des programmes d'études et procède à des évaluations.

Les deux rapporteurs ont étudié les véhicules dits écologiques à usage individuel en cherchant à éviter une approche scientiste souvent reprochée à l'OPECST : « les évolutions technologiques ont été replacées dans un cadre élargi, incluant leurs impacts économiques, environnementaux, sociaux et sociétaux ».

La FNAUT n'a pas été auditionnée mais Denis Baupin a présenté le rapport devant son Conseil national le 14 juin 2014, présentation suivie d'un débat qui s'est prolongé au sein du Bureau national.

Tout en s'opposant au tout-voiture, la FNAUT a toujours été attentive aux évolutions technologiques de l'automobile, aux évolutions parfois inattendues de son usage et de son image (intermodalité, covoiturage, autopartage, comportement des jeunes,...) et aux réflexions sur sa place dans l'organisation des déplacements (FNAUT Infos 131, 140, 146, 172, 178, 185, 198, 218, 219, 223, 229).

Elle ne pouvait donc rester indifférente aux préconisations du rapport Baupin-Keller, très révélatrices des nouvelles attitudes concernant l'avenir de l'automobile chez les constructeurs automobiles, les « experts » et les décideurs politiques.

Le présent dossier a été élaboré par Annick de Montgolfier, membre du bureau de la FNAUT et vice-présidente de la Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUB).

L'automobile : nouvelle image, nouveaux usages

Selon le rapport Baupin-Keller, « la possession d'une voiture était porteuse de valeurs, de symboles, de marqueurs sociaux ; considérée comme condition d'obtention d'un emploi ; elle était même un symbole de liberté ».

Mais « un nouvel imaginaire du véhicule automobile se construit, qui l'associe d'abord au service qu'il rend ».

Si Internet permet d'être en lien à tout moment avec l'autre bout de la planète, la mobilité réelle évolue en sens contraire. Se déplacer devient souvent difficile, avec les encombrements, les risques d'accidents, la hausse du prix des carburants. Et le véhicule individuel devient peu à peu un moyen de déplacement comme un autre.

Les jeunes sont moins intéressés par la voiture, seule la moitié des 18-25 ans a le permis de conduire (48 % des hommes, 45 % des femmes). Pour les moins de 35 ans, « le Smartphone remplace la voiture dans l'échelle des préférences ». On pense plus à l'environnement, on calcule l'empreinte carbone de ses déplacements, le prestige ne réside plus nécessairement dans la possession d'une voiture puissante. Et l'usage de la voiture devient plus important que sa possession.

Le véhicule « écologique »

On en arrive ainsi au concept de « mobilité sereine et durable », proposé par Bernard Darniche, ex-champion automobile, porte-parole de l'association Citoyens de la route : « pouvoir se déplacer de la manière la plus agréable et la plus rationnelle possible ». Le rapport définit alors le véhicule dit écologique : « un véhicule propre, économe, silencieux, sobre, de faible encombrement, sûr pour ses utilisateurs comme pour les autres usagers de la voirie, et dont la disponibilité, la puissance, les performances théoriques, le poids et l'usage sont compatibles avec les contraintes environnementales et sociétales ».

Les nouvelles mobilités

Les comportements évoluent. Les achats de véhicules neufs baissent depuis plusieurs années dans les pays développés. En France, l'âge moyen d'achat d'une première voiture neuve est de 54 ans, l'emploi automobile a reculé de 30 % en dix ans et 2,2 millions de véhicules ont été produits en 2011, contre 3,5 millions en 2005.

Alors qu'une voiture particulière reste immobilisée 95 % du temps, d'autres pratiques permettent d'utiliser un même véhicule bien plus souvent.

L'autopartage se développe non seulement dans les grandes villes, mais aussi dans les zones rurales et les villes moyennes. Son cœur de cible : les 25-35 ans. Selon une étude du cabinet 6T, une voiture partagée remplace 9 voitures particulières, un autopartageur roule 2 fois moins qu'avec sa voiture personnelle, et même 3 fois moins lorsqu'il a abandonné celle-ci. Le système Autolib' parisien revendique 62 000 abonnés.

Par ailleurs, le covoiturage connaît un succès fulgurant pour les déplacements à longue distance (voir l'étude ADETEC dans FNAUT Infos 229). BlaBlaCar est devenu un concurrent redoutable pour la SNCF : 3 millions d'inscrits en avril 2013, 7 en avril 2014. Leurs motivations sont principalement économiques - le prix du train leur semblant rédhibitoire - mais pas écologiques. Ils recherchent la convivialité, et apprécient la sécurité du système : chauffeur et passagers identifiés, paiement sécurisé.

Le facteur 4

Selon Denis Baupin, nous sommes à la veille d'une révolution analogue à celle qui a conduit de la machine à écrire à l'ordinateur. Les nouvelles technologies aujourd'hui disponibles (voir ci-dessous) vont permettre un usage rationnel de la voiture et de lutter contre la pollution et le réchauffement climatique.

La France s'est engagée à diminuer par 4 l'émission de gaz à effet de serre d'ici à 2050, par rapport à 1990. Pour l'ADEME, la mobilité peut être un facteur important de réalisation du facteur 4 en utilisant le gaz à la place du pétrole, et en développant l'autopartage. On pourrait aussi encourager les constructeurs à réaliser moins de ventes, mais à offrir des services comme le recyclage des batteries, les réparations de voitures avec électronique embarquée, l'éco-entretien.

Nouvelles technologies : les véhicules de demain

La motorisation thermique classique (essence, diesel) conservera une place importante à moyen terme, avec l'objectif affiché d'une forte réduction de la consommation (2 l/100 km). La motorisation hybride se développera.

Le GPL a connu en France un certain essor, mais deux accidents, dus à l'absence de soupape de sécurité, et la diminution des avantages fiscaux accordés au GPL ont conduit à un excédent important des capacités de distribution, rentables à partir d'un million de véhicules alors que le seuil des 200 000 véhicules n'a pas été atteint en 15 ans.

Les véhicules électriques pourraient, selon l'ADEME, représenter un tiers du parc en 2050. Mais la durée de vie actuelle des batteries est de 8 ans, la moitié de celle du véhicule, et leur prix représente la moitié de celui du véhicule ; le temps de recharge est long, le nombre de bornes notoirement insuffisant, les bornes à recharge rapide non encore normalisées. Et la plupart des voitures électriques ont une autonomie comprise entre 60 et 80 km.

Les agro-carburants font encore l'objet de controverses : ceux de première génération, fabriqués à partir de ressources végétales alimentaires, sont vivement critiqués ; ceux de deuxième génération, produits à partir de cellulose et de végétaux non alimentaires, restent chers ; ceux de troisième génération, produits à partir de micro-algues qui peuvent être méthanisées, accumuler des acides gras ou contenir des sucres, ne sont pas encore rentables.

Sélectivité des aides ?

L'Etat doit-il encourager toutes les filières ou être sélectif ? « Faut-il privilégier la filière électrique ou répartir l'effort entre plusieurs techniques : électrique, air comprimé, hydrogène ; ou GPL, GNV, agro-carburants de deuxième et de troisième générations ? »

La France soutient différentes filières, d'autant plus que les constructeurs français ont fait des choix différents : priorité à l'électrique pour Renault, adaptation au marché et exigence de rentabilité pour PSA, qui considère que les diesels filtrés sont efficaces pour toutes les particules (« pour PSA, le problème des particules est considéré comme réglé ») et construit aussi une petite voiture électrique.

Réduire la consommation

Les véhicules devront s'adapter pour réduire la consommation : allègement en utilisant de nouveaux matériaux et en prévoyant un peu moins d'équipements et d'options ; réduction de la vitesse et de la puissance, pour respecter les réglementations, notamment en ville ; moindre encombrement.

Si l'électronique embarquée, omniprésente, permet, selon les constructeurs, d'améliorer la sécurité (airbags, ABS, stabilisateurs de trajectoire ESP) et de mieux gérer les batteries, elle consomme beaucoup d'énergie.

Des progrès sont prévus, comme la connexion du Smartphone du conducteur au tableau de bord. D'autres systèmes agiles permettraient de contrôler en temps réel l'énergie consommée et la pollution induite, de mieux s'informer sur le trafic ou la localisation de bornes, et de mieux gérer ses déplacements.

La voiture propre, un mythe

Nathalie Kosciusko-Morizet, le Parisien du 6-04-2011 : « l'avenir en ville est aux petites voitures et à la traction électrique ».

Ségolène Royal, ministre de l'Ecologie : « il faut réfléchir à une définition juridique du véhicule écologique, selon des critères de gabarit, de motorisation, de niveau de consommation ».

Gilles Aymoz, chef du service Evaluation de la qualité de l'air à l'ADEME, est plus lucide : « de nouvelles réductions d'émissions à l'échappement seront de plus en plus difficiles à atteindre, et les particules organiques secondaires encore mal quantifiées incitent à la plus grande prudence ; il faut aller au-delà des nouvelles technologies de motorisation et de dépollution et favoriser les mobilités collectives, actives et multimodales » (Ville, Rail et Tranports, août 2014).

Une mesure refusée par la FNAUT

Si on autorise la circulation des voitures électriques et des voitures dites automatiques, communicantes ou à délégation de conduite dans les couloirs réservés aux bus, comment éviter le ralentissement de ces derniers, le retour à la voiture d'un certain nombre d'usagers et des gaspillages d'argent public ?

Si la vitesse commerciale des bus desservant une ligne urbaine de 12 km augmente de 3 km/h, l'exploitant, et donc l'autorité organisatrice locale, économisent 149 000 euros par an (source : UTP).

Les usagers oubliés

Les rapporteurs ont auditionné les concepteurs, les industriels,... mais pas les usagers. Ceux-ci sont cités une seule fois dans le rapport, à propos de la recommandation N° 7 sur la gouvernance partenariale, au milieu de cet inventaire à la Prévert que constitue la composition de l'usine à gaz dénommée comité de pilotage.

Gadgets

Denis Baupin propose de mettre sur le marché un continuum de véhicules à 2, 3 et 4 roues. Mais c'est oublier que la voiture ne s'adapte jamais aux autres modes, qu'elle n'est en aucun cas un mode doux, et ne peut donc s'intégrer dans un tel continuum. Et a-t-on besoin de tous ces engins à 2, 3 ou 4 roues certes décarbonés mais encombrants ?

Le rapport Baupin-Keller cite le sociologue Bruno Marzloff, selon lequel « la voiture sans conducteur permet d'éviter le conflit entre le conducteur et la technologie ». Le rapport veut favoriser « une route intelligente », « des convois automatisés de véhicules ». Est-ce cela qui peut nous faire rêver ?

Annick de Montgolfier

Les recommandations du rapport Baupin-Keller

1 - Organiser une mobilité sobre, interactive, intermodale, sereine.

Privilégier l'optimisation des infrastructures existantes à la construction d'infrastructures nouvelles.

Développer les plateformes d'écomobilité et d'intermodalité.

Réduire la mobilité contrainte et la congestion des heures de pointe par une nouvelle organisation du travail : centres partagés de travail à distance, travail mobile et en temps partagé.

2 - Faire évoluer le modèle automobile : sobriété, plaisir, modernité, convivialité, modularité.

Contribuer à un nouvel imaginaire du véhicule en favorisant, dans la communication publique, les critères de sobriété énergétique, de moindre encombrement et de moindre pollution, et les concepts de sérénité des déplacements et d'agrément, aux dépens des critères de puissance et de vitesse ; souligner les surcoûts et surpollutions liés à la puissance inutile des véhicules.

3 - Contractualiser avec les constructeurs pour renouveler le modèle automobile et pérenniser les emplois.

Organiser la durabilité et la réparabilité des véhicules, anticiper les normes de recyclabilité des pièces et matériaux, organiser la déconstruction.

Accompagner la profession dans un business model de plus en plus tourné vers le service (location, autopartage).

Former les professionnels aux nouvelles technologies de motorisation.

4 - Orienter les automobilistes vers les véhicules écologiques et donner des avantages aux pionniers.

Créer une étiquette énergie des véhicules à la vente, prenant en compte la consommation, les émissions de GES et de polluants « du puits à la roue ».

Faciliter le stationnement des véhicules écologiques sur la voirie et dans les parkings souterrains, en leur réservant des places dédiées et/ou en réduisant leur coût de stationnement. Soutenir des solutions innovantes (disque vert) permettant d'offrir 1h 30 de stationnement gratuit.

Proposer aux foyers modestes des prêts à taux zéro, afin de leur permettre d'acquérir un véhicule écologique.

5 - Privilégier les carburants renouvelables, avec des objectifs plus ciblés et en gardant ouvertes les différentes options techniques.

Ne fermer aucune option technologique de motorisation pour promouvoir la mixité énergétique.

Mobiliser le grand emprunt et les investissements d'avenir en faveur de l'utilisation des énergies alternatives dans la mobilité.

Faire un bilan de l'intensité carbone et des implications environnementales des agro-carburants de première et de deuxième génération, et de leur utilisation. Développer les agro-carburants de troisième génération.

Retirer les panneaux « Interdit au GPL» à l'entrée des parkings.

6 - Favoriser l'usage partagé des véhicules automobiles.

Fixer nationalement l'objectif « 2 personnes par voiture » au même niveau d'ambition, de visibilité et de moyens que celui des « 2 litres aux 100 km » ; en souligner l'intérêt en termes de pouvoir d'achat, de consommation d'énergie, de pollution et de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Faire évoluer le code des assurances pour favoriser le partage des véhicules.

Donner un statut juridique au co-voiturage afin de sécuriser son usage.

7 - Une gouvernance partenariale, un Etat stratège.

Créer une instance publique de pilotage des actions (Union européenne, Etat, régions, départements, intercommunalités, centres de recherche universitaires, CNRS, constructeurs, équipementiers, banquiers, assureurs, gestionnaires de parkings, syndics d'immeubles, hypermarchés, stations-service, représentants d'usagers, centres de recherche privés) sous coordination des ministères de l'écologie et de l'industrie, chargée de l'élaboration de préconisations, du suivi de la mise en œuvre et de l'évaluation.

Créer une instance nationale fédérant les acteurs du transport.

8 - Organiser la veille technologique et sociale de la mobilité.

Favoriser les expérimentations de véhicules sans conducteur.

Etudier les implications en termes de sécurité informatique du développement des systèmes d'électronique embarquée dans les véhicules et leur vulnérabilité au risque de piratage.

9 - Promouvoir une politique européenne de mobilité sobre.

Faire respecter la future norme européenne prévoyant que, d'ici 2015, 95% de l'ensemble du véhicule soit valorisable ou réutilisable.

Elaborer une stratégie européenne pour une « route plus intelligente » et des convois automatisés de véhicules.

Commentaires de la FNAUT : une vision automobiliste de la mobilité

La FNAUT est évidemment en accord avec un certain nombre d'orientations préconisées par le rapport : mieux exploiter les infrastructures routières plutôt qu'en créer toujours de nouvelles, favoriser les transports collectifs et le vélo, encourager l'intermodalité, diminuer la vitesse automobile pour réduire l'accidentologie, la pollution, le bruit et la consommation.

La FNAUT apprécie aussi diverses suggestions présentes dans le rapport :

- organiser la durabilité des véhicules, leur déconstruction, le recyclage des matériaux, dans un esprit d'économie circulaire ;
- passer de la production à la location et au partage des véhicules ;
- aménager les horaires de travail et créer des centres de télétravail pour réduire la mobilité contrainte et réduire la congestion des heures de pointe.

Automobilité

Ceci étant, centré sur la mobilité automobile, le rapport Baupin-Keller déçoit : comment, en effet, appréhender correctement les questions posées par l'automobile (technique, usage) si on assimile mobilité et voiture sans une vision d'ensemble de la mobilité ?

Le rapport propose de passer de l'objet automobile à l'automobilité, il ne s'interroge pas sur la place souhaitable de la voiture en ville ou sur route, et le souci d'un report modal et de la reconquête de l'espace urbain par les modes alternatifs n'apparaît pratiquement pas.

Au fond, le rapport exprime un point de vue d'automobiliste intelligent, conscient de la nécessité de certaines évolutions, inéluctables mais limitées, pour répondre aux difficultés que rencontre le système automobile. Mais toute remise en cause de la mobilité individuelle mécanisée est éludée. Or on ne peut imaginer des solutions pertinentes à partir de la voiture.

L'objectif visé est seulement de rationaliser la technique et l'usage de la voiture pour répondre à des contraintes qui s'aggravent : congestion des voiries, nuisances qui menacent la santé publique, dépendance pétrolière, réchauffement climatique. Il s'agit aussi de sauver l'industrie automobile en lui redonnant des perspectives de développement alors qu'elle n'a pas su anticiper les mutations nécessaires.

Les solutions proposées reposent sur l'hypothèse qu'une voiture peut être écologique et permettre une « mobilité sereine et durable ». Cependant, même modernisé, le système automobile reste anti-écologique : encombrement de la ville, étalement urbain.

On retrouve ici la notion pernicieuse de « voiture citoyenne » promue par la Ligue contre la violence routière, ou encore la philosophie à la base de la loi sur la transition énergétique présentée par la ministre de l'Ecologie : l'écologie est une affaire de chercheurs, d'ingénieurs et d'industriels, qui se voient chargés de résoudre des problèmes sociétaux et de favoriser une croissance verte, et non une affaire de changements de comportements des personnes et des entreprises.

Une vision « radieuse » du véhicule dit écologique et de son usage se dégage du rapport : la notion de plaisir doit sous-tendre la conduite automobile, le «nouvel imaginaire» automobile est associé à la convivialité. De même convient-il de promouvoir les nouveaux véhicules « en les rendant attractifs », en favorisant « les concepts de sérénité et d'agrément des déplacements ».

Effets pervers

Les questions de fond semblent assez fortement ignorées, par exemple les limites de la voiture électrique soulignées par l'ADEME : les ressources en lithium et en terres rares sont-elles garanties de manière pérenne ? Le recyclage des batteries est-il si facile ? Suffirait-il d'électrifier la route pour rendre le camion vertueux ?

Quant aux effets pervers des recommandations du rapport, ils sont ignorés. Aucun tri n'est effectué parmi les innovations. Or la voiture en libre service incite les citadins non motorisés à utiliser la voiture ; le covoiturage longue distance fragilise le train.

Les voitures de petite taille, certes plus légères, sont-elles toujours à encourager ? Même plus courtes, électriques ou thermiques, elles encombrent l'espace public, et sont plus nombreuses à se garer en ville !

Et si l'on favorise leur achat, ne risque-t-on pas de voir les ménages citadins avoir deux voitures, la seconde, plus grosse, étant prévue pour les loisirs familiaux ?

Le rapport propose beaucoup de financements publics : primes à la casse, subvention permettant aux foyers modestes d'acquérir un véhicule écologique, affectation du grand emprunt au financement des énergies alternatives dans la mobilité. Mais est-ce à l'Etat de financer l'industrie automobile ?

En définitive, la mobilité sereine et durable, c'est d'abord le vélo et le transport collectif, dès lors que ces modes sont pris au sérieux par les décideurs politiques et placés dans des conditions favorables à leur pratique.

Une vision plus féconde : la ville frugale

Jean Haëntjens, économiste et urbaniste, dirige le cabinet Urbatopie. Il vient de publier « la ville frugale ». Alors que la notion de ville durable tend à devenir un slogan marketing sans grande signification, celle de ville frugale cherche à concilier très concrètement des objectifs apparemment contradictoires : attentes de mobilité et sobriété énergétique, désirs d'espace et recherche de compacité, rayonnement économique et convivialité, qualité urbaine et maîtrise des coûts. L'auteur propose en particulier :

- une polarisation des activités professionnelles à proximité des gares (l'élargissement des bassins d'emplois est inéluctable et induit un accès essentiellement automobile, d'où la nécessité de densifier autour des gares, pour inverser la tendance) ;
- une organisation urbaine rapprochant les écoles, les commerces, les services et les habitations (petits immeubles et maisons de ville).

La preuve est faite que la consommation d'énergie diminue quand la densité urbaine augmente. Néanmoins les très grandes villes génèrent des coûts externes importants : encombrements, pollutions, temps perdu, hausse des prix de l'immobilier, manque d'espace vital ; à l'inverse, les villes trop petites ne répondent pas aux attentes élémentaires des habitants ; ce sont les villes moyennes et métropoles régionales qui, si elles sont bien reliées par le rail, permettent de concilier au mieux sobriété énergétique, prospérité économique et qualité de vie (www.lavillefrugale.com).

L'illusion de la ville à la campagne

A l'opposé de la ville frugale, on trouve les lotissements qui se sont multipliés dans les zones périurbaines.

« Nos territoires se trouvent dans un état indigne », déplore Michel Desvigne, paysagiste dont les projets se vendent partout en France et dans le monde. Il est consterné par l'étalement urbain et dénonce « le lotissement, ou l'illusion d'habiter à la campagne ».

« Entre 30 et 50 % de nos concitoyens vivent dans des lotissements sans relation avec la ville ou la campagne, à plus de 800 m de tout équipement de type urbain, commerces, écoles,... La ville en France, c'est surtout cette ville diffuse, sans espace public, qui ignore tout du monde qui se trouve de l'autre côté de la clôture d'enceinte du lotissement. » La voiture devient vitale, pour se rendre au centre commercial ou au centre historique s'il y subsiste une activité commerçante, sociale, associative (voir le magazine Valeurs Vertes n°117).

Les objectifs sont-ils atteints ?

La mobilité des citadins défavorisés est facilitée par la gratuité ; à Tallinn, la gratuité a eu un impact surtout dans les quartiers pauvres de la ville.

La gratuité a pour l'usager des avantages indéniables : gain financier, suppression des contrôles, meilleure accessibilité, temps d'arrêts réduits. Peu de cas de vandalisme ou d'occupation abusive des bus sont signalés.

La croissance de la fréquentation du transport public est souvent spectaculaire. Mais elle ne doit pas faire illusion, car la fréquentation initiale est généralement faible, voire marginale.

La gratuité attire surtout les captifs du transport collectif. Les ménages plus aisés et déjà usagers sont sensibles au rapport qualité/prix plus qu'au seul prix ; leur mobilité étant déjà élevée, la gratuité les intéresse peu.

La gratuité ne dévalorise pas le transport public : à Bologne et Hasselt, l'image du transport gratuit était très bonne. Elle induit même une croissance de la demande de transport public. Mais on observe une saturation des véhicules, un inconfort dont les usagers anciens et nouveaux font les frais. La gratuité attire des piétons et des cyclistes effectuant des trajets courts.

L'adoption de la gratuité est souvent l'occasion d'un renforcement de l'offre, mais l'offre reste bas de gamme, surtout dans les petites villes. Dans les grandes villes, le renforcement de l'offre est encore plus difficile parce qu'il exige des investissements lourds.

Faute d'un transport collectif rendu suffisamment attractif, le trafic automobile diminue très peu. A Hasselt, 21 % des nouveaux usagers des bus étaient d'anciens piétons (9 %) ou cyclistes (12 %) et 16 % d'anciens automobilistes.

Une démarche inutile et contre-productive à terme

Que ce soit dans un objectif social ou un objectif environnemental de report modal, *la gratuité n'est ni suffisante, ni nécessaire*. Une tarification sociale, indexée sur la capacité contributive des ménages, suffit à garantir le droit au transport. Quant à l'automobiliste, il est d'abord sensible à la qualité de service (vitesse, fréquence)... et aux mesures de restriction du trafic individuel.

En définitive, la gratuité n'optimise pas la dépense publique, elle est contre-productive car elle monopolise des ressources qui pourraient être consacrées plus utilement aux investissements et à l'amélioration de l'offre de transport collectif. Son coût excessif finit souvent par mener à sa disparition : le réseau modèle de Bologne n'aurait jamais vu le jour si l'effort financier nécessaire à la gratuité avait perduré.

La gratuité des transports urbains en Europe

La gratuité des transports est aujourd'hui en vigueur dans 26 villes ou agglomérations françaises. Hors Aubagne, Castres, Châteauroux, Compiègne, Gap et Vitré (dont les populations sont comprises entre 40 000 et 104 000 habitants), soit environ 500 000 habitants, la gratuité ne concerne que des agglomérations de moins de 25 000 habitants, soit environ 250 000 habitants. La population bénéficiant de la gratuité représente donc environ 2 % de la population française desservie par les transports publics urbains.

La gratuité étant l'objet d'appréciations divergentes, la FNAUT a réalisé, à la demande du GART, une étude sur la gratuité dans les villes européennes. Cette étude confirme le point de vue déjà exprimé par la FNAUT (FNAUT Infos 151, 170, 193, 201, 215).

Une analyse délicate

Depuis l'expérience de Bologne, très innovante à l'époque (1973), les villes européennes ayant introduit la gratuité sont peu nombreuses et l'analyse de ces initiatives est délicate :

- les effets de la gratuité sont très sensibles à la situation de départ (taille et situation économique de la ville, état et fréquentation du réseau, taux de subventionnement des usagers) et aux modalités de mise en place de la gratuité (sur l'agglomération, la ville ou seulement le centre-ville ; pour tous les usagers ou seulement les résidents) ;
- il arrive que d'autres mesures aient été prises au moment où la gratuité a été mise en place (amélioration de l'offre de transport public, régulation du trafic automobile), il est alors difficile d'isoler l'impact de la gratuité ;
- les informations fournies par les autorités surestiment généralement les effets positifs de la gratuité, comme le montrent les études plus objectives publiées par la suite (Tallinn).

Des différences notables

En Europe, à la différence de la France, la gratuité est peu répandue.

Elle a été introduite dans des villes petites ou moyennes mais aussi dans quelques très grandes villes, jusqu'à 400 000 habitants (Bologne, Tallinn). Les exemples des grandes villes britanniques (Cardiff, Sheffield, Rotherham, Bradford, Manchester) sont moins significatifs, la gratuité ne concernant que des navettes internes à des centres-villes. Il en est de même de celui de Mons (Belgique, 95 000 habitants).

Autre différence notable : alors que la gratuité n'a été abandonnée, en France, qu'à Provins, en 2000, elle l'a été, pour des raisons budgétaires, aussi bien dans de grandes villes (Bologne, Castellon de la Plana, Sheffield, Hasselt) que dans de petites villes d'Allemagne, de République Tchèque et de Suède.

En Belgique, quatre démarches ont été suivies : gratuité entre 1997 et 2013 (Hasselt), gratuité maintenue depuis 1999 (Mons), tarification très basse (Genk), tarification traditionnelle (Liège).

Des motivations variées

Les motivation des élus ayant introduit la gratuité sont de 4 types.

1 - La gratuité va permettre à tous les citadins de se déplacer aisément quels que soient leurs revenus, de redonner du pouvoir d'achat aux habitants les plus modestes et de renforcer les liens entre les habitants. Cette vocation sociale de la gratuité a été clairement affirmée à Bologne et à Tallinn, elle est souvent présente dans les petites villes.

2 - La gratuité va provoquer, par un « choc pédagogique », une plus forte utilisation des transports urbains, souvent très peu fréquentés, surtout dans les petites villes et les zones rurales, donc mieux les rentabiliser puisqu'il faut les maintenir en activité pour les captifs. La gratuité va ensuite justifier ou provoquer le développement de l'offre de transport public.

3 - La gratuité va aussi attirer des automobilistes, donc diminuer les accidents, les nuisances du trafic routier et les gaspillages de temps et de carburant dans les embouteillages. Cet objectif de rééquilibrage modal a été affiché en particulier à Hasselt, ville de 67 000 habitants qui a voulu éviter de nouveaux investissements routiers très coûteux (pénétrantes, parkings centraux).

4 - La gratuité va redynamiser le centre, y améliorer la qualité de vie en y réduisant le trafic automobile, et relancer sa fonction commerciale affaiblie par les activités commerciales et les services périphériques (Hasselt, Mons).

L'expérience de Hasselt a été la mieux conçue car la gratuité a été accompagnée d'une rénovation des transports publics et de mesures de dissuasion de la circulation automobile.

Le coût prévisible de la gratuité est généralement mal calculé au départ. Les économies (billetterie, contrôle) et la perte de recettes commerciales (faibles dans les petites villes car le taux de couverture des coûts par les recettes est faible, d'où un passage à la gratuité plus facile que dans les grandes) sont évaluées, mais le coût des investissements nécessaires pour faire face à la croissance de la fréquentation est sous-estimé. Aucun remplacement des recettes des usagers n'est prévu, par un impôt local affecté aux transports collectifs ou un péage urbain.

Seine-Nord : un canal miraculeux !

Fin septembre 2014, le Premier ministre Manuel Valls a annoncé le lancement dès 2017 de la construction du canal Seine-Nord (106 km entre Compiègne et Cambrai), pour une mise en service en 2023 : « le gouvernement s'engage totalement sur ce grand projet structurant, essentiel et fédérateur ».

Le coût de l'ouvrage a été ramené de 7 à 4,8 milliards d'euros suite aux suggestions du député PS Rémi Pauvros - suppression d'une écluse et réutilisation de l'actuel canal du Nord sur 10 km - et l'Union européenne a porté son financement de 6 à 40 %. L'Etat apportera un milliard, les collectivités territoriales un autre milliard, et 700 millions seront empruntés à la CDC et à la BEI.

Selon Daniel Percheron, président de la Région Nord - Pas-de-Calais : « grâce à un jeune Premier ministre dynamique et conquérant, on va enfin avoir le maillon manquant entre la Région et les grands ports d'Europe du Nord. C'est une décision capitale et vitale comme l'a été celle du tunnel sous la Manche. C'est une très belle histoire du 21ème siècle ». Martine Aubry est tout aussi dithyrambique : « ce grand projet sera facteur d'un développement extraordinaire pour la région et l'Eurométropole. Je pense à l'enjeu économique et aux créations d'emplois qui découleront de cet immense chantier, dans une logique de développement durable ».

Selon le rapport Pauvros, l'existence du canal induira 50 000 emplois en 2050 : un chiffre étonnant, car le député UMP Alain Gest, autre défenseur acharné du projet, parlait, lui, de 25 000 (le Havre n'emploie que 16 000 agents...). Lucide, la Voix du Nord indique cependant qu' « il y a un risque que ce ne soit pas si merveilleux et salvateur pour le Nord ».

Manuel Valls et les élus savent-ils que le gabarit du canal (4 400 tonnes) est incompatible avec celui (3 300 tonnes) des canaux belges ? Ont-ils lu le rapport Massoni-Lidsky (FNAUT Infos 217) selon lequel le canal ne réduira le trafic routier que de 3 %, affaiblira les ports normands où des emplois seront détruits, au bénéfice des ports belges et néerlandais, et sera alimenté à 40 % par du trafic capté au rail ?

L'argent public consacré au canal ne le serait-il pas plus raisonnablement à l'élargissement de l'hinterland ferroviaire de nos ports atlantiques (projet VFCEA) et dans le projet Lyon-Turin, dont le financement par Bruxelles sera concurrencé par celui du canal ?

Le manque de réflexion de nos responsables politiques sur ce projet de canal est affligeant (voir aussi FNAUT Infos 69, 159, 188, 196, 206).

NDDL : le feuilleton continue !

Selon la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC), la construction d'un nouvel aéroport à Notre-Dame-des-Landes (NDDL) est indispensable pour faire face à la croissance naturelle du trafic aérien (selon elle, 9 millions de voyageurs en 2050).

Se basant sur les manuels techniques de l'aviation civile, un groupe de cinq architectes nantais vient de démontrer que l'optimisation de l'aéroport existant de Nantes-Atlantique coûterait nettement moins cher (les économies seraient respectivement de 400, 250 et 167 millions d'euros pour 5, 7 et 9 millions de passagers) et serait plus efficace (www.acipa-ndl.fr).

Tous les besoins de réaménagement ont été surestimés par la DGAC : surface et équipement de la zone de sécurité, aires de stationnement des avions,... et même reconstruction du chenil de l'aéroport (600 000 euros d'après la DGAC). Les architectes ont prévu une desserte de l'aéroport à partir d'une ligne de tramway voisine. Comme la DGAC, ils ont inclu la réfection totale de la piste unique de l'aéroport, mais doutent de son utilité.

Pendant ce temps, Alain Mustière, président de l'association Les Ailes de l'Ouest, dénonce « les exactions terroristes » menées par les occupants du site prévu pour NDDL.

L'ancien ministre UMP Dominique Bussereau défend lui aussi le projet : il fustige « la bande d'iroquois qui tient le village indien » et s'inquiète du survol de la réserve ornithologique très riche du lac de Grandlieu et des « survols très dangereux de Nantes », il évoque un quasi-accident récent. Jacques Bankir, ancien président de Regional Airlines, lui répond : il s'est agi d'une erreur aberrante de pilotage qui aurait pu se produire ailleurs ; quant au lac, il a été protégé de l'urbanisation et les oiseaux ne sont pas gênés par son survol. « Aucun professionnel sérieux et de bonne foi ne défend plus NDDL ».

Comme le note Dominique Romann, FNAUT Pays de la Loire : « imaginer aujourd'hui un aéroport de haut standing à Nantes-Atlantique, comme l'a fait la DGAC, est un véritable contresens, alors que les nouvelles aérogares en France sont conçues pour diminuer les coûts facturés aux compagnies low cost, qui sont les seules qui se développent. Quant au trafic passagers, il augmente mais le nombre des mouvements d'avions évolue peu, c'est l'emport moyen des avions, plus faible qu'ailleurs, qui augmente. Dans dix ans, des réserves de capacité subsisteront et on ne pourra plus fermer les yeux sur le déréglement climatique ».

Forum

Pollution de l'air

L'accent mis sur les pics de pollution de l'air est médiatique, mais ne correspond pas à la réalité : d'après le corps médical, ce qui est vraiment important c'est l'exposition moyenne et prolongée des citadins à la pollution.

Il ne faut pas stigmatiser les véhicules diesel, tous les véhicules thermiques sont criticables. Avec les nouvelles normes de l'Union européenne, les diesels émettent très peu de particules fines. Mais ils émettent des NOx, source d'ozone, ils rejoignent là les véhicules à essence. Le biodiesel et l'éthanol n'apportent rien.

La focalisation sur les transports est mal justifiée, alors qu'ils ne contribuent que minoritairement aux pollutions atmosphériques en moyenne sur le territoire. La combustion du bois pèse très lourd dans les émissions. Mais le poids des transports routiers est élevé en milieu urbain, et d'autant plus que l'on est proche d'un axe de grande circulation.

Pour diminuer les effets sanitaires de la pollution, il serait bénéfique de remplacer le gazole et l'essence par le GNV, qui est nettement moins émetteur. Mais on ne gagne pratiquement rien en termes de gaz à effet de serre.

Paul Mathis, AUT Ile-de-France

Transition énergétique ?

Alors que le transport est le premier consommateur d'énergie fossile donc le premier émetteur de CO2, le projet de loi sur la « transition énergétique à la française » ne propose rien pour réduire les transports inutiles résultant de leur coût souvent négligeable en raison du « dumping » routier. En Haute Savoie le beurre normand et le beurre savoyard sont au même prix...

Edmond Luca, 69 Lyon

Stupidité statistique

Selon un journal bruxellois volontiers repris en France, « l'usage du vélo a un impact significatif sur l'économie ; le nombre d'emplois créés par million d'euros de chiffre d'affaires est 3 fois plus élevé pour le secteur vélo que pour le secteur automobile en Belgique ». Oui, mais quels sont les chiffres d'affaires respectifs des secteurs vélo et automobile ?

En ne donnant pas ces données indispensables pour apprécier l'information précédente, on sous-entend que si le vélo génère un chiffre d'affaire de 1 et crée 3 emplois, il est plus profitable à l'économie que le secteur automobile qui a un chiffre d'affaire de 100 et ne crée que 100 emplois. Oui au développement du vélo, non aux stupidités statistiques.

Bernard Gobitz, AUT-Ile-France

Un revirement sidérant

Roland Ries, sénateur-maire PS de Strasbourg, a longtemps surpris par son audace face à la voiture en ville, préconisant une « discrimination positive en faveur du transport collectif ». Il est devenu, après l'avoir combattu puis accepté, un défenseur énergique du projet de Grand contournement ouest (GCO, 24 km) de Strasbourg, allant même jusqu'à cosigner, avec Robert Herrmann, président PS de la communauté urbaine, une lettre au ministre des Transports pour lui demander d'accélérer la réalisation de l'ouvrage...

Bon à savoir

- Selon le « Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde » 2013, les accidents font chaque année environ 1,24 million de morts et entre 20 et 50 millions de blessés. Les jeunes adultes âgés de 15 à 44 ans comptent pour 59% de l'ensemble de ces décès sur la route. C'est la première cause de décès chez les jeunes de 15 à 29 ans.
- 5 millions de ménages français (18 %) n'ont pas de voiture. 5 millions de voitures (16 %) roulent moins de 5 000 km par an (la moyenne est de 12 800 km). Une voiture coûte en moyenne 4350 euros par an, soit 0,34 euro par km parcouru (source : cabinet ADETEC).
- Les villes accumulent aujourd'hui 80% des émissions de CO_2 et consomment 75% de l'énergie mondiale.

Charabia de colloque

Intéressez-vous d'urgence à l'urbain métropolisé dans la mondialisation car, bientôt, les espaces métropolisés tendront à être à la fois multipolaires, mobilitaires et fragmentés.

Dans 30 ans, les espaces métropolisés seront organisés autour de et par la gestion multi-échelle des vulnérabilités. Or il importe de stimuler cette immunité, cette résistance à l'endommagement et la résilience des systèmes urbains, donc de favoriser l'organisation métropolitaine. Mais attention : l'infra-local existe et a du sens, chaque scénario compose sa propre carte des légitimités, les espaces de la vie urbaine métropolisés remplaceront le département et nous assisterons au crépuscule stato-national.

Un parlement des métropoles permettrait de construire des forums inter-métropolitains autour de grandes questions transversales et d'assurer un lien entre les territoires métropolisés dans le cadre de l'urbanisation mondialisatrice.

L'hyperpolisation et la postpolisation constituent les intrigues les plus tendancielles. La régiopolisation et la dépolisation constituent plus des bifurcations. Quant à la postpolisation, elle signerait la victoire de la périphérisation sur la centration. Vous avez suivi ?

Brèves

Ils préfèrent le train

D'après la République des Pyrénées, les usagers du TER Pau-Oloron ont retrouvé le train avec grand plaisir après trois mois de travaux sur la ligne, suite à un glissement de terrain. « Ils sont heureux, soulagés, ravis ».

« Le train est beaucoup plus pratique, confortable et rapide que le car » souligne Eléonore, une étudiante de Pau qui rentre souvent chez ses parents à Oloron. Durant les travaux, elle a fait du covoiturage pour éviter le car.

Pauline, elle, vit à Oloron mais travaille à Pau, elle a voyagé en car : « je suis vraiment contente du retour du train, je gagne beaucoup de temps, et le voyage est moins pénible, moins fatiguant ». Le confort, c'est aussi l'argument d'Olivier, 44 ans : « le train offre tellement plus d'espace ; les sièges sont larges, confortables, et espacés les uns des autres ; en train, j'ai l'impression de faire un vrai voyage, je peux profiter du paysage qui est magnifique ; on ne voit pas aussi bien les montagnes en car ». « Le car, c'est la misère », dit Azedine, 52 ans, « on faisait de grands détours pour s'arrêter à toutes les gares ».

BIEN DIT

✓ **Christophe Porquier**, conseiller régional EELV de Picardie, favorable à la desserte du centre d'Amiens par le tramway : « la force du tramway est sa proximité, chaque centaine de mètres perdue entre une station et un lieu stratégique est pénalisante ».

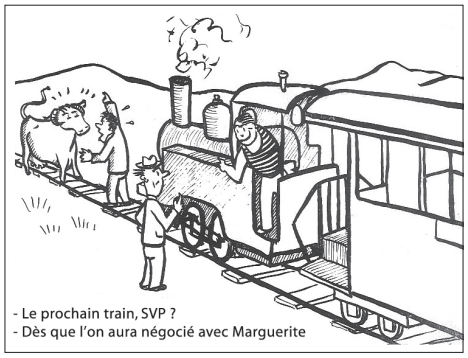
ONG fantaisiste

Le WWF a récemment interrogé les municipalités des villes de plus de 100 000 habitants sur leurs actions en matière d'environnement. (le Figaro magazine du 14-03-2014). Certaines notes attribuées aux transports (de 1 à 5) font sourire. Sans surprise, Paris, Strasbourg et Bordeaux obtiennent 4/5, mais Grenoble obtient 1/5, comme Rouen et Reims, et Toulon (la seule agglomération française de plus de 300 000 habitants non équipée d'un métro ou tramway)... 4/5 ! Espérons que les enquêtes du WWF sur la biodiversité sont menées un peu plus sérieusement que ses enquêtes sur les transports...

Le TER à 1 euro

Depuis juillet 2011, 5 lignes TER de la région Languedoc-Roussillon bénéficient du tarif forfaitaire de 1 euro par voyage. La fréquentation a augmenté de 30 à 170 %, le trafic total est passé de 200 000 à plus de 600 000 voyageurs par an. La moitié des billets a été vendue sur la ligne Nîmes - Le-Grau-du-Roi.

A compter du 5 janvier 2015, cette tarification sera étendue à toutes les lignes TER de la région, les billets à 1 euro étant vendus exclusivement sur internet. Le tarif passera ainsi de 32,60 à 1 euro pour un trajet Perpignan-Nîmes. La hausse attendue de la subvention d'exploitation du Conseil régional est de 3,5 millions d'euros pour une charge annuelle de 106 millions.



- Le prochain train, SVP ?
- Dès que l'on aura négocié avec Marguerite

Illustration : Jean Arrivetz

Cygne

Un train Thalys Rotterdam-Anvers a dû faire un détour par Roosendaal (Pays-Bas) car un cygne se trouvait sur la voie. Cet oiseau est une espèce protégée en Hollande, la ligne a donc été fermée par ProRail (le RFF néerlandais) le temps que des cheminots fassent partir l'animal. Les voyageurs sont arrivés à Anvers avec un retard de 34 minutes.

Lionceau

Une femme russe a introduit un lionceau dans un train couchettes Moscou-Ekaterinbourg en l'enregistrant comme un chat puis en le laissant sortir de sa cage. Le félin, âgé de neuf mois, pesait environ 50 kilos. « Quand l'animal, qui voyageait sans muselière, a commencé à se comporter de façon agressive, sa propriétaire n'a pas pu le contrôler », a expliqué la police. « Elle l'a enfermé dans son compartiment et a demandé au personnel du train de l'aider ».

Castors

De fortes pluies dans la région de Vancouver ont provoqué la destruction d'un barrage de castors, inondant les rails et entraînant le déraillement d'un train du Canadian National. Sept wagons ont quitté les rails, dont trois qui ont versé sur le côté. Du charbon a été renversé dans le lac Burnaby.

Bêtisier

✗ **Brigitte Fouré**, maire UDI d'Amiens. Elle a déclaré au conseil de développement de l'agglomération : « les transports urbains ne sont faits que pour les personnes âgées ou handicapées ».

✗ **Des commerçants du centre-ville d'Amiens**. Relayant l'opposition au tramway des candidats UMP et UDI lors de la campagne municipale de mars dernier, ils ont affiché sur leur devanture le slogan « Tramway = Verdun ».

Médiation : les propositions de la FNAUT

On sait que la médiation est une procédure qui permet de déjudiciariser les litiges apparus entre un consommateur et un professionnel : un tiers indépendant, le médiateur, intervient pour proposer une solution respectant les droits du consommateur.

Le médiateur statue en droit et en équité, ce qui présente un intérêt évident car la jurisprudence récente de la Cour de Cassation concernant les droits des voyageurs (notamment les dédommagements en cas de retards de trains) n'est pas favorable au consommateur.

La procédure est gratuite pour le consommateur, qui conserve ses droits d'agir en justice si la solution proposée par le médiateur ne le satisfait pas.

La Directive européenne 2013/11/UE impose judicieusement la mise en place de systèmes de médiation dans tous les domaines de la consommation d'ici le 9 juillet 2015.

Le secteur des transports collectifs est donc concerné, car les systèmes existants de médiation ne couvrent pas l'ensemble des entreprises exploitantes.

Le médiateur de la SNCF est compétent pour les litiges entre les voyageurs et la SNCF (trains et cars).

Le médiateur de la RATP est compétent pour les litiges apparus entre les voyageurs et la RATP, mais aussi les filiales du groupe RATP Dev implantées en Ile-de-France.

Le médiateur Tourisme et Voyage est compétent pour les litiges entre les voyageurs et les agences de voyage ou compagnies aériennes signataires de la Charte de Médiation ou membres d'un réseau signataire de cette charte. La Fédération Nationale de l'Aviation Marchande, le Syndicat National des Agences de Voyages et le Cercle d'Etudes des Tour-Opérateurs sont les trois organismes fondateurs de la Charte. L'Union Nationale des Organisations de Séjours Éducatifs et Linguistiques, Aéroports de Paris, EasyJet et le Syndicat des Compagnies Aériennes Autonomes sont également signataires.

Mais les secteurs suivants ne disposent encore d'aucun médiateur :

- les exploitants franciliens indépendants de la RATP et de la SNCF ;
- les entreprises ferroviaires autres que la SNCF (Eurostar, Thalys, Thello), les chemins de fer régionaux hors SNCF (chemins de fer de la Corse et chemins de fer de Provence, Rhône Express) ;
- les exploitants d'autocars (cars régionaux non SNCF tels que les cars LER de la Région PACA, cars départementaux, services réguliers ou occasionnels à longue distance comme Eurolines, dessertes d'aéroports) ;
- l'ensemble des entreprises de transports urbains de province ;
- les transports maritimes (ferries, navettes fluviales et lacustres, bacs) ;
- les systèmes d'autopartage et de véhicules en libre service (hors Vélib qui dispose de son propre service de médiation), les taxis et véhicules de tourisme avec chauffeur ;
- enfin les agences et compagnies aériennes qui ne sont pas signataires de la Charte de médiation du Médiateur Tourisme et Voyage.

Plusieurs dispositifs peuvent être envisagés, qui ne s'excluent pas, pour satisfaire la Directive européenne :

- imposer à chaque entreprise de mettre en œuvre un système de médiation interne à l'entreprise ;
- mettre en place un médiateur unique des transports, à l'instar de la formule mise en place en Allemagne ;
- étendre le champ de compétence des médiateurs existants.

Un recours exclusif aux médiateurs d'entreprise serait difficile. Selon la Directive, les médiateurs, pour être reconnus comme tels, doivent remplir divers critères que de petites entreprises auraient du mal à respecter : désignation du médiateur avec les associations de consommateurs, budget spécifique, indépendance. Une multiplicité de médiateurs ne permettrait pas une information claire des consommateurs. Des recommandations divergentes pourraient être faites lors de litiges semblables. Enfin, en cas de trajet multimodal, plusieurs médiateurs pourraient être compétents pour un même litige, ce qui compliquerait les réclamations.

La FNAUT estime d'autre part qu'il ne faut pas modifier l'existant, les médiateurs actuels étant connus et intervenant efficacement. D'où ses propositions très pragmatiques :

- conserver les médiations existantes;
- étendre la médiation SNCF à Eurostar et Thalys, filiales de la SNCF ; étendre la médiation Tourisme et voyages à l'ensemble du secteur ;
- créer une médiation pour les secteurs non couverts à ce jour (les litiges correspondants sont peu nombreux). Chaque entreprise, à l'exception de celles pour lesquelles un médiateur d'entreprise serait mis en place de leur propre initiative, désignerait un correspondant du nouveau médiateur.

Tous les voyageurs pourraient alors disposer d'une procédure amiable pour résoudre leurs litiges, quel que soit le transport collectif utilisé.

Marc Debrincat et Anne-Sophie Trcera
service juridique de la FNAUT

Activités de la FNAUT

- Jean-François Hogu et Dominique Rolland ont participé à la commission Transport et Mobilité durables préparatoire à la conférence environnementale.
- Jean Sivardière et Marc Debrincat ont rencontré Carole Delga, secrétaire d'Etat à la Consommation, pour lui présenter la FNAUT et ses activités.
- Christiane Dupart, présidente de la FNAUT Picardie, est intervenue lors d'un colloque sur la « mobilité courante » organisé à l'université de Compiègne par le GART, l'ADF, le CEREMA et le Syndicat mixte des transports de l'Oise.
- Jean Sivardière a rencontré François Brottes, député PS de l'Isère et président de la commission spéciale parlementaire chargée d'examiner le projet de loi relatif à « la transition énergétique pour la croissance verte ». Il lui a soumis plusieurs propositions d'amendements émanant de la FNAUT.
- Jean Macheras est intervenu lors d'une conférence de presse commune GART-UTP-FNAUT-FNTP sur le 3ème appel à projets de TCSP urbains et la TVA dans les transports collectifs.
- Gilles Laurent et Jean Macheras ont participé à une première rencontre entre Transdev et la FNAUT.
- Jean Lenoir et François Jeannin ont rencontré RFF au sujet de l'horaire ferroviaire annuel 2017 en cours d'élaboration.
- Jean Lenoir a été auditionné par le conseil de l'Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires (ARAF).
- L'association AUTAUT et Jean Lenoir ont rencontré la SNCF au sujet de l'exploitation du service auto-train.
- Philippe Valériano, représentant de la FNAUT en Auvergne, et Jean Sivardière ont écrit à tous les conseillers régionaux d'Auvergne pour attirer leur attention sur les risques de fermeture de lignes reliant leur région aux régions adjacentes et réclamer que la sauvegarde de ces lignes soit inscrite dans le prochain Contrat de plan Etat-Région.

Actes du colloque FNAUT du 10 janvier 2014

Les actes du colloque sur le coût d'usage des différents modes de transport (FNAUT Infos 222) peuvent être obtenus auprès du siège de la FNAUT (chèque de 6 euros, port compris, à l'ordre de la FNAUT).

fnaut infos- Bulletin mensuel d'information
Directeur de publication : Jean Sivardière
CPPAP n° 0915 G 88319 - Dépôt légal n°230
ISSN 0983-172 X - Tirage : 1200 ex.
Imprimerie : Sipap-Oudin, 86000 Poitiers
Abonnement 10 numéros : Individuels : 18 €
Administrations, sociétés, organismes, Étranger : 35 €
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
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