

LE DIX-NEUVIÈME CONGRÈS DE LA FNAUT : LA FNAUT LANCE UN CRI D'ALARME

Une fiscalité punitive ?

Selon la ministre de l'Ecologie, la fiscalité écologique est « punitive » : « je ne veux pas donner le signal que la transition énergétique se traduit par des taxes supplémentaires », dit-elle. Selon elle, l'écologie doit au contraire être « positive », c'est-à-dire améliorer la vie quotidienne de nos concitoyens en leur permettant de faire des économies sur le coût de leur chauffage ou de leurs déplacements, et participer à la réduction du chômage en engendrant une croissance verte.

Cette conception de l'écologie est stérile. Comme le dit lucidement le député PS Jean-Paul Chanteguet, « refuser la fiscalité écologique, c'est justifier l'inaction ».

Comment, en effet, espérer que les comportements deviennent plus vertueux sans investissements lourds, en particulier dans les transports, et comment financer ces investissements indispensables sans ressources financières nouvelles ?

Mme Royal a bien compris que la fiscalité écologique est mal acceptée par les Français. Mais cette fiscalité incompromise est mal conçue. L'abandon de l'écotaxe se traduit par un double paradoxe : au lieu de faire payer les transporteurs routiers qui usent les routes, on fait payer les automobilistes à travers une surtaxe sur le gazole ; et une partie du produit de cette surtaxe est affectée au financement des TCSP urbains. Tout cela est incompréhensible.

Une fiscalité écologique ne peut être comprise et acceptée que si elle résulte d'une application du principe pollueur-payeur (et non du besoin de remplir les caisses de l'Etat), et si son produit est affecté de manière transparente au financement de l'alternative à l'activité polluante concernée.

Ainsi le produit de l'écotaxe poids lourds aurait dû être affecté au développement du fret ferroviaire (selon l'exemple suisse), et celui de la surtaxe sur le gazole au financement des transports collectifs de la vie quotidienne. Celui d'une taxe sur le kérosène devrait l'être à l'extension du réseau des LGV, celui du péage urbain aux transports urbains.

Une fiscalité écologique exige aussi un effort de pédagogie, qui n'a pas été fait par l'Etat, relatif à son impact bénéfique sur la mobilité, le cadre de vie, la santé publique, la dépendance pétrolière et l'évolution climatique.

Jean Sivardière



Ouverture du congrès le samedi matin (photo : Fabrice Michel)

Organisé par l'Association Nantaise Déplacements Environnement (ANDE), Place au Vélo et la FNAUT Pays de la Loire, ce 19ème congrès s'est tenu à Nantes les 15 et 16 novembre 2014. Les militants de la FNAUT ont condamné la soumission des gouvernements Ayrault et Valls aux lobbies anti-écologiques et conservateurs. Il est urgent que les enjeux des transports soient pris au sérieux : difficultés de déplacement, impact du trafic urbain sur la santé publique, dépendance pétrolière, dérèglement climatique. La FNAUT attend des réformes profondes : élimination des projets d'infrastructures nocifs pour l'environnement, introduction d'une fiscalité écologique, lancement d'un programme ambitieux de développement des alternatives à la voiture, au camion et à l'avion.

Avec une parfaite régularité depuis sa création en 1978, la FNAUT organise un congrès tous les deux ans. Son 19ème congrès s'est tenu à Nantes les 15 et 16 novembre 2014, dans les locaux de la Manufacture : plus de 150 représentants de ses associations y ont participé.

L'organisation matérielle du congrès, coordonnée par Jean-Bernard Lugadet, a été assurée par les associations nantaises ANDE et Place au Vélo, la FNAUT Pays de la Loire et Fabrice Michel, permanent au siège national de la FNAUT. Elle a été largement facilitée par la ville de Nantes, Nantes Métropole, le Conseil général de la Loire Atlantique, le Conseil régional des Pays de la Loire, la direction de la Semitan et la direction régionale de la SNCF.

La préparation et l'animation des débats ont été assurées par Jean Sivardière, aidé des membres du bureau.

La veille du congrès, les congressistes ont pu participer à des visites techniques (aménagement de voirie à Nantes, tram-train, transport et urbanisme).

Diverses expositions ont été présentées dans le hall de la Manufacture : propositions de la FNAUT Pays de la Loire et de l'ANDE, camions et insécurité routière,...

Le samedi matin, les congressistes ont été accueillis par Johanna Rolland, présidente de Nantes Métropole, et Jacques Auxiette, président du Conseil régional (voir page 7).

En fin d'après-midi, ils ont été reçus par Catherine Touchefeu, adjointe à la maire de Nantes, et Bertrand Affilé, vice-président de Nantes Métropole. Une cérémonie animée par Jean-Bernard Lugadet était ensuite organisée par l'ANDE en reconnaissance aux pionniers du tramway nantais (la première ligne a été inaugurée dès 1984). Puis les congressistes ont partagé un dîner festif au « Lieu Unique ».

Le dimanche après-midi, à l'issue de ce congrès particulièrement réussi, ils ont pu suivre une visite organisée du centre historique de Nantes.

Le congrès de la FNAUT ne remplit pas la même fonction que le congrès d'un parti politique ou d'un syndicat, destiné à définir ou confirmer une doctrine et à choisir des dirigeants.

Les orientations générales de la FNAUT, adoptées lors de sa création, font toujours l'objet d'un consensus et sont régulièrement actualisées par son Conseil national. Dans ces conditions, son congrès est principalement une occasion de rencontres avec des élus et des experts, et d'échanges entre les militants des associations.

Rapport de conjoncture et motion générale

Une analyse de la politique des transports des gouvernements Ayraut et Valls, effectuée en toute indépendance en se basant sur des faits précis et non sur des considérations partisans, a été présentée : au nom du bureau, Jean Sivardière a lancé un cri d'alarme face au manque d'intérêt du gouvernement pour les transports et l'environnement, son absence de vision à long terme et son extrême sensibilité aux lobbies.

Soumises à l'avance aux associations et enrichies grâce aux commentaires reçus, cette analyse et la motion ont été adoptées à la quasi-unanimité (un vote contre et une abstention) par les congressistes, qui ont ainsi exprimé leur déception et leur profonde inquiétude face à la politique suivie depuis 2012.

Une nouvelle fois, la FNAUT a donc confirmé sa cohésion malgré la diversité de ses associations et des sensibilités politiques de leurs membres.

Dialogue avec les élus

Le traditionnel débat du samedi matin avec les grands élus avait pour thèmes la maîtrise du trafic automobile, la coordination des autorités organisatrices de transports et le financement des transports collectifs dans un contexte budgétaire difficile. Ont répondu à notre invitation : Pascal Bolo, vice-président PS de Nantes Métropole chargé des transports et président de la

Les actes du congrès

Les actes comprendront le rapport sur la politique des transports depuis mai 2012, le texte de la motion adoptée par les congressistes, les principales déclarations des élus invités au débat du samedi matin, le débat sur les trains Intercités, des précisions sur les Tickets Verts et Rouges, un compte-rendu des travaux des ateliers, enfin les divers exposés présentés à la fin du congrès.

Le document sera prochainement disponible auprès du siège de la FNAUT (chèque de 5 euros, port compris, à l'ordre de la FNAUT).

Semitan ; Bruno Caillabet, directeur Déplacements, représentant le Conseil général de la Loire Atlantique ; enfin Gilles Bontemps, vice-président PC du Conseil régional des Pays de la Loire, chargé des transports.

Débat sur les Intercités

Préparé et animé par Jean Lenoir, vice-président de la FNAUT, le débat du samedi après-midi était consacré à l'avenir des trains Intercités (FNAUT Infos 228). L'absence de la SNCF, invitée, a été regrettée. David Herrgott, doctorant en aménagement et transport, a présenté un exposé sur l'économie des trains Intercités, puis Claude Steinmetz, directeur ferroviaire France chez Transdev, a donné le point de vue d'un opérateur privé sur les possibilités de développer l'offre Intercités.

Tickets verts et rouges

Le congrès a par ailleurs, à l'issue d'une discussion traditionnellement très animée, attribué ses prix - Tickets verts et Tickets rouges - dans un souci de pédagogie, en écartant toute polémique politicienne et en s'efforçant de mettre en évidence la diversité des préoccupations de la FNAUT.

Vie interne de la FNAUT

Le dimanche matin, les réseaux thématiques de la FNAUT se sont réunis et ont fait le point sur leurs activités : les ateliers ont été animés par Jean Macheras (déplacements urbains), Jean-François Troin (LGV et TGV), Jean Lenoir (Intercités et auto/train), Christian Broucaret (TER) et Patrick Marconi (fret).

Enfin la dernière séquence du congrès a été consacrée à divers exposés.

Fabrice Eymon, qui a succédé récemment à Jacques Michaux à la présidence de la FNAUT Pays de la Loire, a présenté les actions et les succès de cette fédération régionale.

Gisèle Di Biagi a montré comment l'association Atouts Tram essaie de sauver le projet de tramway d'Avignon dans un contexte politique local particulièrement consternant.

Jérôme Rebours, président de l'Association contre le contournement autoroutier de Chambéry, a montré l'intérêt écologique du projet Lyon-Turin et dénoncé l'attitude des opposants.

Marc Debrincat a présenté son travail d'administrateur de la SNCF et commenté les activités et les projets du service juridique de la FNAUT qu'il dirige.

Enfin Jean Sivardière a conclu le congrès par quelques réflexions sur la situation présente et l'avenir de la FNAUT : organisation interne de la fédération ; pertinence de nos enquêtes, études et expertises ; projets d'interventions auprès des décideurs politiques, des médias et du grand public.

Motion générale

La FNAUT demande à l'Etat de réorienter sa politique pour relancer les services publics de transport et tenir compte des impératifs écologiques.

Les infrastructures de transport

Abandon de grands projets inutiles et nuisibles à l'environnement (aéroport de Notre-Dame-des-Landes, Nouvelle Route du Littoral, A 831, autoroutes urbaines, canal Seine-Nord, LGV Poitiers-Limoges, métros automatiques dans les zones rurales d'Ile-de-France, gares TGV exurbanisées).

Mise au point d'un schéma volontariste des infrastructures ferroviaires.

Nouvel appel à projets de TCSP portant sur la revitalisation des étoiles ferroviaires urbaines.

Rénovation des 2 500 km de lignes ferroviaires capillaires dédiées au fret et menacées de disparition par le manque de moyens financiers de RFF.

Réorientation des Contrats de Plan Etat-Régions en cours de négociation vers les transports collectifs urbains et ferroviaires.

Gouvernance et réglementation

Obligation pour les agglomérations de moins de 100 000 habitants d'établir un Plan de Déplacements Urbains visant à une réduction du trafic automobile.

Autorisation sans conditions de l'expérimentation du péage urbain.

Obligation pour l'Education nationale d'établir un plan de déplacements concernant les personnels et les élèves, afin de réduire l'accompagnement automobile des enfants.

Réduction de 10 km/h des vitesses maximales autorisées sur les routes et autoroutes et lancement d'une campagne nationale pour l'écoconduite.

Intervention rapide pour maintenir et développer les services ferroviaires Intercités, en évitant en particulier leur mise en concurrence avec des services réguliers d'autocars à longue distance.

Création d'une instance permanente de concertation entre Etat, SNCF et usagers des Intercités et TGV.

Fiscalité

Retour du taux de TVA sur les transports publics de 10 % au taux réduit de 5,5 % autorisé par Bruxelles pour les produits et services de première nécessité.

Correction du barème fiscal kilométrique, qui surestime d'environ 30 % le coût d'usage de la voiture.

Alignement progressif de la taxation du gazole sur celle de l'essence.

Taxation du kérosène consommé lors des vols intérieurs.

Revalorisation de la taxe à l'essieu, pour compenser l'abandon de l'écotaxe et l'autorisation de circulation des poids lourds de 44 tonnes.

Des décisions pertinentes mais incomplètes...

La FNAUT ne pratique pas la critique systématique !

La loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (MAPAM) a transformé les autorités organisatrices de transports urbains (AOTU) en autorités organisatrices de la mobilité urbaine (AOMD), compétentes pour gérer le stationnement, le vélo, l'autopartage, le covoiturage,... C'est très positif *mais* le périmètre de transport urbain (PTU) n'a pas été élargi à l'aire urbaine.

La création de 12 métropoles est une vraie avancée *mais* la loi MAPAM n'a pas clarifié le dispositif administratif : la clause de compétence générale des collectivités est maintenue.

La décentralisation du stationnement urbain et la dépénalisation des amendes vont permettre de renforcer les plans de déplacements urbains. *Mais* la mise en œuvre de ces mesures est reportée à 2016.

Le Plan d'action pour les mobilités actives (PAMA) a introduit des mesures favorables aux piétons et cyclistes. *Mais* le PAMA n'a été accompagné d'aucun financement et d'aucun échéancier (FNAUT Infos 223).

La réforme ferroviaire du 4 août 2014 confie à l'Etat le pilotage de la politique ferroviaire. Elle entérine la création indispensable du GIU (gestionnaire d'infrastructure unifié) *mais* ne donne pas à ce GIU (SNCF réseau) une autonomie suffisante par rapport à l'exploitant (SNCF Mobilité). Elle risque donc de remettre en cause les bonnes pratiques introduites par RFF : cadencement des circulations, rénovation du réseau classique. L'intégration des deux EPIC a même été accrue par le Parlement (le pouvoir du régulateur, l'ARAF, a cependant été renforcé).

L'effort financier de RFF pour moderniser le réseau ferré classique atteint aujourd'hui 2,5 milliards d'euros par an, mais le réseau continue à vieillir.

500 millions d'euros ont été dégagés pour renouveler le matériel Intercités *mais* rien n'est prévu pour les locomotives qui sont hors d'âge.

Les projets de LGV Bordeaux-Toulouse et de tunnel transfrontalier Lyon-Turin semblent confirmés, alors que les projets d'autoroute A51, de rocade de Chambéry et de deuxième aéroport de Toulouse sont abandonnés.

La loi de finances 2014 a introduit une composante carbone de la TICPE qui se traduira par une hausse de 2 centimes en 2015 du prix du carburant automobile et autant en 2016, *mais* la différence de TICPE entre gazole et essence est de 20 centimes...

Enfin l'action de groupe a été créée.

SERVICE PUBLIC DE TRANSPORT ET ENVIRONNEMENT : LA FNAUT LANCE UN CRI D'ALARME

Avertissement

Ce rapport de conjoncture concerne l'action de l'Etat depuis mai 2012, et non celle des collectivités territoriales.

Il ne traite que des secteurs des transports, de l'aménagement du territoire et de l'environnement, non de la politique d'ensemble de l'Etat.

Il a été élaboré en toute indépendance, en dehors de toute préoccupation idéologique ou partisane : la FNAUT s'attache aux décisions, non à ceux qui les prennent ou à leurs étiquettes politiques.

Enfin, si ce rapport est très critique pour la gauche, la FNAUT a aussi critiqué l'action de la droite entre 2002 et 2012. Rappelons, à titre d'exemple de décision particulièrement affligeante, le transfert, par François Fillon, des 435 millions d'euros prévus pour le tram-train de La Réunion sur le projet invraisemblable de Nouvelle Route du Littoral (FNAUT Infos 207, 220 et 228).

Un mauvais départ

Il se confirme que le PS ne s'intéresse pas aux transports, un secteur crucial, complexe, conflictuel, dont l'impact environnemental est lourd, où les résistances au changement sont fortes et où seules des mesures impopulaires peuvent être efficaces.

Son arrivée au pouvoir n'a été précédée d'aucune réflexion de fond, d'où des décisions prises de manière improvisée, sans ligne directrice, sans vision à long terme : les banalités sur le service public et l'inévitable développement durable ne suffisent pas.

Sans idées, le gouvernement Ayraut a mis en place de multiples commissions pour lui en fournir sur des sujets qui auraient pu faire l'objet de décisions rapides s'ils avaient été étudiés en amont : grandes infrastructures, sécurité routière, gouvernance ferroviaire, fiscalité écologique, décentralisation,... *La FNAUT n'a pas été invitée à faire partie de ces commissions, alors qu'elle avait des idées originales et fécondes à défendre.*

Une illustration frappante de cette absence de ligne directrice a été donnée par la baisse des taxes sur les carburants automobiles intervenue pendant le dernier trimestre 2012 : plus de 500 millions d'argent public (et non 300 comme annoncé par Pierre Moscovici, alors ministre de l'Economie, qui ne pouvait en ignorer le coût exact) ont été gaspillés de manière consternante par cette décision démagogique qui a donné un signal-prix dangereux à l'opinion, et d'une rare stupidité, puisqu'à l'époque le prix des carburants était déjà bas.

Les transports oubliés

Autre conséquence de l'impréparation de la gauche, son incapacité à remettre en cause les choix précédents, en particulier en matière d'infrastructures. Pas question d'abandonner des projets aussi irrationnels que l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes, le canal Seine-Nord, la LGV Poitiers-Limoges ou la Nouvelle Route du Littoral.

Enfin les transports sont systématiquement oubliés lorsque de grandes réformes sont mises en chantier.

Le projet de loi sur la transition énergétique ne concerne que la voiture électrique et ignore totalement les alternatives à l'automobile, à l'avion et au camion : un comble !

Le redécoupage régional est conçu sans la moindre référence aux flux de déplacements de personnes et de fret.

Des lobbies qui font la loi

Le manque d'intérêt du PS pour les transports explique aussi sa grande faiblesse devant les nombreux lobbies conservateurs qui se manifestent pour bloquer les réformes nécessaires sans souci de l'intérêt général.

La liste est longue : associations d'automobilistes qui refusent toutes les contraintes, transporteurs routiers auxquels on cède avant même qu'ils ne bloquent les routes, artisans taxis, constructeurs automobiles, sociétés autoroutières, autocaristes, direction de la SNCF qui a imposé son schéma de réforme ferroviaire et mise sur une croissance externe au détriment du rail français, syndicats de cheminots qui refusent d'admettre qu'en Allemagne, une concurrence interne au ferroviaire a développé le service public et l'emploi cheminot, entreprises de travaux publics, patronat qui refuse le « versement-transport interstitiel », compagnies aériennes qui ne veulent pas entendre parler de taxation du kérosène, bonnets rouges soutenus explicitement par la Ministre de l'Ecologie, grands élus associant sans nuances infrastructures et développement économique.

Cette faiblesse mène à des décisions incohérentes, démagogiques, contraires à la transition énergétique et ruineuses pour l'Etat : l'abandon de l'écotaxe en est l'exemple le plus affligeant.

Pendant ce temps, le mouvement associatif est ignoré, même lorsqu'il fait des propositions de bon sens et sans impact financier notable : ainsi la FNAUT n'a pu obtenir l'obligation, pour les agglomérations de moins de 100 000 habitants, de mettre en œuvre des Plans de Déplacements Urbains...

Des contradictions qui s'accumulent

Deux ans et demi après son arrivée au pouvoir, la gauche n'a dégagé aucune ligne directrice dans sa politique des transports et accumule au contraire les contradictions qui rendent son action incompréhensible.

Le gouvernement refuse d'introduire la concurrence régulée (qui a pourtant fait ses preuves en Allemagne) dans le secteur ferroviaire, mais il s'apprête à l'introduire dans le transport routier de voyageurs et, qui plus est, sans régulation entre train et autocar.

Il parle encore un peu d'égalité (selon l'expression à la mode) des territoires mais, oubliant son rôle régalién, il souhaite ne gérer que les trains Intercités les plus rentables et cherche à « refiler » les autres aux Régions, qui n'ont pas les moyens d'assurer leur pérennité : c'est de l'aménagement du territoire à l'envers.

Il parle de transition énergétique, mais il augmente le taux de TVA sur les transports publics et abandonne piteusement le projet d'écotaxe.

Il autorise les camions de 44 tonnes et laisse se détériorer 2 500 km de lignes capillaires fret malgré les protestations des industriels, ce qui rejette le trafic sur la route (y compris des matières dangereuses), tout en affirmant que le trafic routier de fret doit être maîtrisé.

Et quand le Chef de l'Etat parle de « cesser la guerre faite aux générations futures » et de « colorer le quinquennat », la Ministre de l'Ecologie sabote l'écotaxe et va jusqu'à proposer de rendre les autoroutes gratuites.

Le service public menacé

Refusant la suppression des niches fiscales anti-écologiques et la mise en œuvre d'une fiscalité écologique soi-disant punitive, le gouvernement se prive des moyens nécessaires à une politique ambitieuse d'investissements de transports urbains et ferroviaires (alors que les pays européens voisins relancent leurs investissements de transports collectifs).

Les transports collectifs sont de plus en plus saturés dans les zones denses et restent sous-développés dans les zones périurbaines et rurales. Les Français les plus pauvres, captifs des transports collectifs, en subissent les conséquences.

Une dégradation très sensible du service public ferroviaire est déjà observée : transferts sur route de services TER et Intercités, fermetures de lignes régionales et interrégionales.

La libéralisation « sauvage » des services interrégionaux d'autocars, engagée sans recherche d'une complémentarité entre train et autocar, menace les services Intercités par écrémage.

Le grand retour de la route

Le plan de relance autoroutier (3,5 milliards d'euros) va stimuler le trafic routier au prix d'une prolongation des concessions en cours : solution de facilité qui va priver l'Etat de recettes futures.

L'Etat réintroduit les travaux routiers dans les Contrats de plan Etat-Régions (« la route n'est plus tabou ») et fait pression sur les Régions pour qu'elles y participent largement, au détriment du réseau ferré classique.

Et des projets autoroutiers sont prévus même en milieu urbanisé : A45, A31 bis, GCO de Strasbourg, Nouvelle Route du Littoral à La Réunion, ... alors que la saturation des voiries existantes est due essentiellement à la pénurie de transport collectif local et régional.

Un triple échec

Certes la gauche a eu à affronter un contexte économique difficile. Certes elle a pris certaines décisions positives. Mais globalement, son échec, dont l'abandon de l'écotaxe est le plus révélateur, est patent.

Echec social : le service public de transport commence à se dégrader, y compris en milieu urbain (Nancy) ; la sécurité routière est négligée.

Echec économique : les secteurs industriels liés aux transports se portent mal : rien n'a été fait en vue d'une reconversion partielle de la construction automobile, et l'industrie ferroviaire n'a aucune visibilité (matériel roulant).

Enfin échec écologique : sous le prétexte trompeur de protéger les plus faibles, le refus d'une fiscalité écologique empêche de financer les nombreux investissements, grands et modestes, indispensables pour répondre à la demande croissante de transport public et provoquer les changements de comportements souhaitables.

Une réorientation urgente

Les gouvernements Ayrault et Valls n'ont pas su faire des choix nets et compréhensibles, intégrer les demandes sociales et les contraintes environnementales (nuisances routières et aériennes, dérive climatique) et énergétiques (facture énergétique, dépendance pétrolière), adopter une nécessaire vision européenne des transports.

La FNAUT demande donc au gouvernement de refonder d'urgence sa politique, qui menace très sérieusement le transport collectif au moment où la demande du public est croissante, et qui contribue à la dégradation de l'environnement local et global.

Le temps des colloques est passé. On sait très bien ce qui doit être fait, il suffit souvent de copier certains de nos voisins européens. Il est urgent de changer de cap et d'agir car les décisions actuelles ne sont pas à la hauteur des enjeux.

... et des décisions régressives

Malheureusement, les décisions décevantes dominent largement.

Le gouvernement veut ramener la mortalité routière à moins de 2000 morts par an. En 2013, le nombre de tués a été de 3268, soit une baisse record de 10,5 %. Mais la situation s'est dégradée au premier semestre 2014 : une hausse de 7,9 % a été observée. C'est la preuve qu'en matière de sécurité routière, il n'y a pas d'acquis durable et que des mesures plus drastiques sont nécessaires pour endiguer le fléau routier. Or une réduction de 10 km/h de la vitesse maximale autorisée, recommandée par l'ADEME ou le Conseil national de la sécurité routière, a été rejetée malgré son intérêt sécuritaire (surtout sur les routes) et énergétique (surtout sur les autoroutes). Le gouvernement n'a même pas lancé une campagne en faveur de l'écoconduite, pratique qui apaise et sécurise le trafic.

Le taux de TVA sur les transports publics a été augmenté de 7 % à 10 %, alors que le transport collectif est un produit de première nécessité pour une part importante de la population. En comparaison, le taux de TVA est de 5,5 % sur les places de cinéma...

Le « versement-transport interstitiel » voté par les députés a été refusé alors qu'il allait apporter aux Régions une aide utile à l'exploitation du TER.

Aucun mécanisme n'a été mis en place pour apurer la dette ferroviaire et assurer un financement pérenne du rail à un niveau satisfaisant, alors que cet apurement avait été promis en 1997, lors de la création de RFF.

L'Etat accepte la stratégie de la SNCF, dangereuse pour l'avenir du rail, consistant à élaguer les activités ferroviaires déficitaires : TER sur les petites lignes (alors que les transferts sur route poussent les usagers vers la voiture, partagée ou non), Intercités, et même TGV sur les lignes classiques.

La carte Enfant-Famille, une tarification sociale valable sur le TGV, a été discrètement supprimée (la FNAUT avait au contraire demandé son extension aux Intercités).

L'abandon de l'écotaxe est punitif pour les contribuables, les usagers des transports et les riverains des grands axes de transit qui continueront à subir les nuisances des poids lourds.

La réforme territoriale est improvisée et traitée dans la confusion. Avant de réduire le nombre des régions, il fallait réduire les compétences des départements et renforcer celles des régions, en particulier dans les transports, et attribuer de nouvelles ressources aux régions pour leur permettre de mieux assumer leurs missions.

Tickets verts

La Communauté d'agglomération du Grand Besançon, et son président Jean-Louis Fousseret, maire PS de Besançon, pour l'introduction innovante et courageuse du tramway dans une agglomération de taille moyenne.

Cette introduction a été rendue possible par la recherche systématique d'une réduction des coûts, sans affecter la qualité du service offert aux usagers et des aménagements urbains. Elle démontre que la pertinence du tramway n'est pas limitée aux grandes agglomérations.

Les régions Aquitaine, Centre, Franche-Comté, Pays de la Loire et Provence-Alpes-Côte d'Azur, pour leur politique de réouvertures de lignes ferroviaires régionales, qui va à l'encontre de la politique de contraction du réseau ferroviaire favorisée par l'Etat. Les lignes dont la réouverture est effective ou engagée sont respectivement : Oloron-Bedous (dans la perspective de la réouverture de Pau-Canfranc), Chartres-Voves (première phase de la réouverture de Chartres-Orléans), Belfort-Delle, Nantes-Châteaubriant et Avignon-Carpentras.

Ticket rouge

Brigitte Fouré, maire UMP d'Amiens, et Alain Gest, président UMP d'Amiens Métropole.

De manière irresponsable, ces nouveaux élus ont fait échouer un projet de tramway, alors que ce mode de transport a démontré son efficacité dans toutes les agglomérations françaises où il a été réintroduit et où il est immédiatement plébiscité par le public.

Coups de chapeau

En complément de ses tickets verts, la FNAUT a donné deux « coups de chapeau » pour attirer l'attention sur des élus qui ont été capables de changer d'avis sur le tramway.

Jean Germain, ancien maire PS de Tours et président de la communauté d'agglomération Tours Plus, est passé du scepticisme à la reconnaissance de la pertinence du tramway et a mis en place de manière exemplaire le tramway de Tours.

Joël Bruneau, maire UMP de Caen et président de la Communauté d'agglomération de Caen-la-Mer. Après plusieurs mois de réflexion, la nouvelle équipe municipale a changé d'orientation et a décidé de remplacer le TVR par un vrai tramway, plus fiable et de plus grande capacité, au lieu de prolonger au maximum sa durée de vie comme cela a été décidé à Nancy. C'était la solution de bon sens défendue par Philippe Duron, ancien maire PS.

BESANÇON : LE TRAMWAY AUTREMENT

La mise en service du tramway de Besançon, avec six mois d'avance sur les prévisions, est une réalisation exceptionnelle. Elle démontre que le tramway a un rôle à jouer dans une agglomération de taille moyenne (180 000 habitants dont 117 000 dans la ville-centre) dès lors que les lignes principales de son réseau de bus sont saturées.

Les travaux ont été accélérés pour répondre à l'irritation des commerçants et des riverains. La ligne de 14,5 km (31 stations, 5 parcs-relais) est déjà utilisée par 50 000 voyageurs chaque jour. Elle dessert 40 000 habitants, le pôle santé et les principales administrations du centre-ville. Une rame sur deux dessert le nouveau pôle multimodal d'échanges de la gare Viotte par une antenne.

Le campus universitaire de La Bouloie et de grands équipements sportifs (Palais des Sports, stade Léo Lagrange, piscine Malmarmé), dont la desserte par tramway avait été un temps envisagée, bénéficient d'une desserte de qualité par bus.

Le coût du tramway (254 millions) a été parfaitement maîtrisé : 17 millions/km, record de France ! Le coût observé dans d'autres agglomérations est de 20 à 30 millions/km. Il n'y a pas eu de hausse des impôts locaux. Mais il ne s'agit pas pour autant

d'un tramway « low cost » au sens où il offrirait un service dégradé ou serait accompagné d'aménagements urbains bâclés, bien au contraire. Des économies ont été recherchées avec intelligence :

- sur l'essentiel de son parcours, le tramway a été implanté sur la voirie existante, quitte à contraindre la circulation automobile, « le tramway est là pour inciter au report modal » ;

- le mobilier des stations est très sobre, aucune œuvre d'art n'a été commandée pour agrémenter le tracé ;

- les 19 rames en circulation de 5h à 1h du matin (24 m de long, plancher bas, 132 places) ont été construites par l'entreprise espagnole Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles (CAF) dans son usine française de Tarbes. Selon CAF, « ce matériel ouvre la voie au développement de futurs réseaux de tramways adaptés aux besoins d'agglomérations de taille moyenne ».

On construit au centre-ville un parking souterrain de 330 places, dont 250 publiques et 80 réservées aux résidents de la centaine d'appartements construits en surface, en même temps qu'un centre commercial de 15 000 m². Mais le parking Chamars, situé à proximité, a été ramené de 1 200 places à 360, qui sont désormais payantes.

RÉOUVERTURES

Oloron-Bedous

La ligne Pau-Oloron ayant été modernisée récemment à la plus grande satisfaction des voyageurs (FNAUT Infos 230), la réouverture d'Oloron-Bedous (25 km), fermée au trafic voyageurs en 1980 et au trafic fret en 1985, est la deuxième étape de la réouverture intégrale de la ligne internationale Pau-Canfranc-(Saragosse). Les travaux ont été lancés fin septembre 2014, le financeur unique est la Région Aquitaine (100 millions d'euros) : « le fer, pas la route », dit Alain Roussel, président PS du Conseil régional.

Chartres-Voves

La réouverture de la ligne Chartres-Voves (Tours) au trafic voyageurs est réalisée dans le cadre du Contrat de plan Etat-Région 2007-2013 (le trafic fret a subsisté sur cette voie unique de 25 km). La Région Centre y a investi 70 millions d'euros et l'Etat 1,25 million. C'est la première étape de la réouverture de la ligne Chartres-Orléans. Chartres est le seul chef-lieu de la Région sans lien ferré avec Orléans.

Belfort-Delle

La réouverture de cette ligne internationale de 22 km fermée en 1992 répond à un triple objectif : rétablir un lien entre la France et la Suisse, offrir un accès à la LGV Rhin-Rhône en gare de Belfort-Montbéliard TGV depuis Belfort et depuis la Suisse, enfin desservir les

localités riveraines. L'opération coûte 110 millions d'euros, elle a été poussée par certaines collectivités locales et nos voisins suisses, mais la réouverture, annoncée initialement pour 2011, est aujourd'hui prévue seulement en 2018.

Nantes-Châteaubriant

Depuis sa réouverture début 2014, cette ligne de 64 km fermée en 1980 est parcourue par un tram-train, mais sans pénétration du réseau nantais de tramway et sans coexistence avec des TER puisque la ligne Nantes-Rennes est coupée à Châteaubriant. Néanmoins les usagers sont insatisfaits de la qualité du service, le matériel roulant étant lent et manquant de fiabilité et de capacité.

Avignon-Carpentras

La réouverture, réclamée depuis longtemps par la FNAUT-PACA, a été réalisée dans le cadre du Contrat de plan Etat-Région 2007-2013 pour faire face à la saturation routière. La ligne, fermée au trafic voyageurs en 1938 entre Sorgues et Carpentras (16 km), sera parcourue à 120 km/h par 19 AR/jour en 30 min, certains étant prolongés jusqu'à Avignon-TGV grâce à la « virgule » de 1,5 km mise en service en 2013. 4 000 voyageurs/jour sont attendus. Neuf passages à niveau sur 12 ont été supprimés pour respecter la « directive Bussereau », ce qui a augmenté le coût de la réouverture. L'agglomération de Carpentras compte 70 000 habitants.

LA LIBÉRALISATION DU TRANSPORT PAR CAR

La libéralisation totale des liaisons interrégionales par autocar, actuellement autorisées uniquement sous forme de cabotage sur des relations internationales, a été annoncée par le ministre de l'Economie.

Selon le ministre, il faut mettre fin à la « protection du système ferroviaire » afin de faciliter les déplacements des « pauvres qui ne peuvent pas prendre le train », et de créer « 10 000 emplois ».

Des liaisons routières régulières sont évidemment nécessaires sur les itinéraires actuellement non desservis par le train, afin de répondre à des besoins non satisfaits de mobilité. Mais si les liaisons routières se multiplient à l'initiative des seuls transporteurs routiers, l'autocar deviendra inévitablement un concurrent, et non un complément, du train (FNAUT Infos 224).

La FNAUT plaide donc pour la complémentarité et l'optimisation des différents modes de transport au profit des voyageurs : une régulation de la concurrence est indispensable afin d'éviter l'écroulement du train par le car.

La libéralisation du transport par autocar ne doit pas menacer la pérennité des services ferroviaires, déjà fragilisés par la concurrence de l'avion à bas coût, de l'autocar caboteur et du covoiturage. Il faut en effet éviter le retour d'une partie des voyageurs à la voiture, contraire aux objectifs de la loi sur la transition énergétique.

Une initiative prématurée

La libéralisation du transport par autocar est prématurée : elle doit être précédée d'une forte amélioration de la qualité et de la productivité du système ferroviaire. Cette amélioration ne doit pas résulter d'une réduction de l'offre à une minorité d'axes à fort trafic mais d'une valorisation du réseau ferré classique.

La FNAUT demande donc :

- que la libéralisation du transport par autocar soit régulée ;
- qu'elle soit précédée de l'introduction de la concurrence dans le secteur ferroviaire, sous forme de délégations de service public comme dans le transport urbain ou départemental, afin de provoquer une amélioration des services ferroviaires et une baisse des coûts de production ;
- que l'Etat et les Régions organisent, dans le cadre d'un schéma national de mobilité, l'ensemble des services de voyageurs à longue distance, ferroviaires et routiers, afin de garantir une complémentarité entre ces services ;
- enfin que le régulateur ferroviaire actuel, l'ARAF (autorité de régulation des activités ferroviaires), se voie attribuer des fonctions intermodales.

PÉAGES AUTOROUTIERS

Les ministres de l'Ecologie et de l'Economie souhaitent une baisse des péages autoroutiers. Le laboratoire d'idées Terra Nova, proche du PS, est plus précis et envisage une baisse de 50 %, une idée pourtant incompatible avec une « transition énergétique ».

Suite aux rapports de la Cour des Comptes et de l'Autorité de la Concurrence, l'existence de la rente dont bénéficient les sociétés concessionnaires d'autoroutes (SCA) depuis la privatisation de la gestion des autoroutes en 2006 est aujourd'hui reconnue, sauf bien sûr par les SCA : les péages sont très élevés et les bénéfices sont supérieurs à 20 % des recettes alors que les infrastructures sont quasi-amorties.

Cette rente n'étant pas justifiée économiquement, il est donc légitime que l'Etat la récupère, par exemple en imposant une taxe exceptionnelle aux groupes actionnaires des SCA (Effiage, Vinci et Abris essentiellement) selon la suggestion de Terra Nova.

Mais cette rente, une fois captée par l'Etat, ne doit pas être utilisée pour baisser les péages, comme le propose Terra Nova, mais pour investir dans les secteurs d'avenir - transport collectif urbain et rail - afin de réduire la dépendance pétrolière et de lutter contre le dérèglement climatique.

Une baisse des péages, quelle que soit son ampleur, constituerait en effet un signal déplorable : elle encouragerait les ménages à se déplacer davantage en voiture sur de longues distances, et les entreprises à se tourner davantage vers le transport routier que le projet d'écotaxe cherchait au contraire à maîtriser. La hausse du trafic qui en résulterait inciterait à renforcer la capacité des infrastructures existantes, voire à construire de nouvelles autoroutes.

Par ailleurs, une baisse des péages donnerait à la route un nouvel avantage compétitif face au rail, déjà fragilisé par l'état inquiétant de ses infrastructures et par des conditions de concurrence inéquitables avec les autres modes de transports.

Terra Nova propose de ne faire payer aux usagers des autoroutes que les coûts de maintenance (coût marginal), oubliant de réclamer la même tarification pour le rail, ou de remplacer les péages par des vignettes forfaitaires, une véritable négation du principe usager/pollueur - payeur.

Terra Nova se vante de faire une analyse systémique, « holistique ». Mais négliger totalement les effets pervers d'une baisse des péages, c'est au contraire faire une analyse économique étroite, limitée au seul système routier et dénuée de toute vision écologique.

Des élus appréciés

Jean-Paul Chanteguet, député PS de l'Indre et président de la Commission Développement durable de l'Assemblée nationale, a courageusement défendu le projet d'écotaxe poids lourds et plus généralement le principe de la fiscalité écologique : « parler d'écologie punitive, c'est faire de la démagogie pour justifier l'inaction ».

Raymond Vall, sénateur RDSE du Gers et président de la commission Développement durable du Sénat, défend la réouverture de la ligne Agen-Auch (64 km) au trafic voyageurs et, dans un premier temps, l'accélération du trafic fret que ne permettent pas les seuls travaux d'urgence réalisés cet été par RFF : « le désenclavement du Gers passe nécessairement par le rail ».

François Ferrieux, conseiller général PS de l'Oise et président du syndicat mixte des transports de l'Oise, est un promoteur de l'intermodalité dans les zones rurales sous le nom de « mobilité courante ».

L'Association Sud Loire Océan, présidée par Jean-Claude Merceron, ancien sénateur UDF et vice-président du Conseil général de la Vendée, regroupe des élus. Elle agit depuis 20 ans en faveur de la modernisation des lignes Nantes-Pornic et Nantes - Saint-Gilles-Croix-de-Vie.

Ils l'ont échappé belle

Cécile Helle, maire PS d'Avignon, alliée à **Joris Hébrard**, maire FN du Pontet, et **Jean-Marc Roubaud**, président UMP du Grand Avignon auront droit à un Ticket Rouge lors du 20ème congrès de la FNAUT s'ils font échouer le projet de tramway d'Avignon. A noter que Cécile Helle, qui s'oppose à ce projet, proteste auprès de RFF contre le retard des travaux de réouverture de la ligne Avignon-Carpentras...

Gérard Gazay, nouveau maire UMP d'Aubagne, a abandonné la prolongation de la ligne existante de tramway.

René Souchon, président PS du Conseil Régional d'Auvergne, et **Luc Bourdige**, vice-président Front de gauche, refusent d'inscrire la rénovation des lignes interrégionales récemment fermées ou menacées de fermeture (Clermont-Ussel-Limoges et Clermont - Saint-Etienne) au prochain Contrat de plan Etat-Région. René Souchon a défendu pendant des années un projet irréaliste de LGV Lyon-Clermont-Limoges. Luc Bourdige déclare : « nous tiendrons compte des alternatives routières ». **Gérard Vandenbroucke**, président PS du Conseil régional du Limousin, et **Gilles Pallier**, vice-président PS, ont été critiqués pour le même motif à propos de la ligne Montluçon-Eygurande.



Jacques Auxiette (photo : F. Michel)

Intervenant au congrès de la FNAUT comme président PS du Conseil régional des Pays de la Loire et président de la Commission Transports de l'Association des Régions de France (ARF), Jacques Auxiette a souligné ses points de convergence avec la FNAUT, « un partenaire incontournable de l'ARF ». Comme elle, il dénonce « le manque de vision, de stratégie et de cohérence de la politique des transports de l'Etat ».

« Les attermoissements sur l'écotaxe et le péage de transit, les dispositions annoncées en faveur des concessionnaires autoroutiers, ou encore la libéralisation non encadrée du transport par autocar, peinent à trouver cohérence avec l'action résolue du gouvernement en faveur de la transition énergétique et des transports publics ».

« L'abandon inexorable des trains Intercités interroge fondamentalement les choix d'aménagement du territoire à l'échelle nationale, mais aussi la capacité politique de l'Etat à exercer son rôle de tutelle sur la SNCF. Est-ce à la SNCF de décider seule l'avenir de ces trains en fonction de ses seules contraintes économiques ? »

« Nous payons aujourd'hui les choix politiques de Nicolas Sarkozy en faveur de la réalisation simultanée de 4 LGV. Toutes les ressources sont mobilisées pour leur réalisation, au détriment du reste du réseau et des trains du quotidien. L'ancien Président a fui ses responsabilités et n'a rien arbitré ».

« Il y a encore de la part de l'Etat, et notamment de sa technocratie, un manque de confiance dans la décentralisation et dans les Régions. Quid d'une réelle liberté de fixer le prix des billets ? D'un versement transport régional ? De dotations suffisantes dans le cadre des Contrats de Plan Etat-Régions ? Et, osons le dire, de l'expérimentation de l'exploitation du TER en délégation de service public ? »

« Les nouveaux services de mobilité - autocar, covoiturage, autopartage - doivent être complémentaires des transports publics structurants. Cela implique d'éviter la concurrence avec le rail et les pertes de recettes pour les Régions. Il faut une régulation et une stratégie intermodale, partagée entre Etat, collectivités et entreprises ».

Jacques Auxiette n'occulte pas ses points de divergence avec la FNAUT : aéroport de NDDL, autoroute A831, LGV Bretagne-Pays de la Loire : « on ne peut prendre le risque de l'isolement géographique et du repli sur soi, le rôle des élus est aussi de voir loin, en durée comme en distance ».

Espace dédié aux infrastructures de transport

Selon le Commissariat général du développement durable (CGDD), 2,8 % du territoire français métropolitain est occupé par les infrastructures de transport, soit 1,5 million d'hectares. Cette surface a augmenté de 10,3 % entre 2006 et 2012. Elle est consacrée aux routes et autoroutes (79 %), au rail (6 %), au stockage et aux services auxiliaires des transports (4 %). A 90 %, elle est artificialisée, donc imperméable, ce qui accélère le ruissellement.

On n'arrête pas le progrès !

Paris-Bombay en une heure dans une capsule de 1,50 m de hauteur contenant 6 personnes, c'est le projet de la société ET3 à l'horizon 2040. Ce transport du futur (une variante du Swiss Metro) combinera la sustentation magnétique du Maglev et la propulsion sous vide dans un tube rectiligne : la vitesse atteindra 6 500 km/h, la technique est « sûre, silencieuse et écologique » ; l'entretien des tubes coûterait moins cher que celui de voies ferrées. Les premiers essais débiteront dans 3 ans, ET3 recherche des volontaires.

BIEN DIT

✓ **Christophe Porquier**, vice-président EELV du conseil régional de Picardie : « Le canal Seine-Nord entre dans la catégorie des grands projets inutiles, pharaoniques, impactant l'environnement (notamment la ressource en eau). Il entrerait en concurrence avec le transport ferroviaire, et non avec la route. Les sommes englouties dans ce projet seront forcément prélevées sur les transports du quotidien ».

✓ **François Dumont**, directeur de la rédaction de La Vie du Rail : « la récente réforme ferroviaire ne convainc guère que la SNCF. La constante inexistence d'une politique des Transports laisse la SNCF mener le jeu en fonction de ses intérêts de groupe multimodal. L'Etat, prétendu stratège, raconte des balivernes (TGV du futur, relance du fret !) ».

✓ **Alain Rousset**, président PS du Conseil régional d'Aquitaine : « redessiner les régions n'est pas simplement redessiner les géographies, c'est aussi redessiner les compétences et les ressources ». Il a mis en garde contre l'élargissement des routes, en particulier dans la vallée d'Aspe : « plus vous élargissez, plus vous créez un aspirateur à camions ; la seule solution, c'est de mettre les marchandises sur le train. »

✓ **Martin Malvy**, président PS du Conseil régional de Midi-Pyrénées : « compte tenu de l'évolution des modes de transport des Français, il est normal qu'une part des bénéfices des sociétés autoroutières participe au développement du rail ».

Invention utile

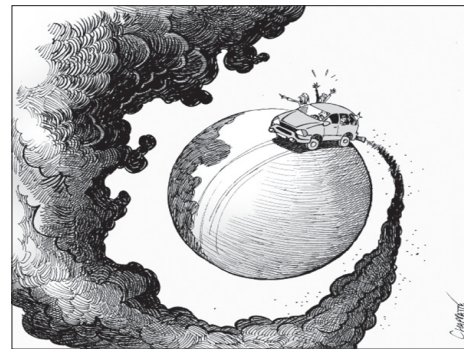
Un autodidacte chinois, He Liangcai, a travaillé dix ans pour mettre au point un scooter électrique transformable en valise à roulettes. Le prototype pèse 7,5 kilos, contient une batterie rechargeable au lithium et permet une autonomie de 55 kilomètres. Il est équipé d'un GPS, d'une alarme anti-vol et d'un klaxon. Cette innovation facilitera le rabattement des habitants périurbains ou ruraux sur le transport collectif.

Pollution et fœtus

Plus une femme enceinte est exposée aux gaz d'échappement des voitures, plus son enfant risque de naître avec un poids insuffisant, d'où des risques accrus de mortalité postnatale et de maladies chroniques : tel est le résultat d'une étude internationale publiée début 2013 dans la revue Environmental Health Perspectives. Cette étude qui a porté sur 3 millions de naissances dans le monde est la plus étendue jamais réalisée sur le rapport entre pollution et développement du fœtus.

Le PDE d'Apple

En 2013, 10 000 salariés d'Apple aux USA ont utilisé la subvention mensuelle de 100 dollars que leur accorde la direction, dans le cadre d'un plan d'entreprise, pour financer leurs déplacements en bus ou en train. 300 bornes de recharge pour véhicules électriques et des vélos partagés sont aussi proposés.



Taxe respiration

L'aéroport de Caracas est délabré, mais ses gestionnaires ont introduit une « taxe respiration » : cette taxe imposée aux passagers aériens se monte à 127 bolivars, soit environ 13 euros, et finance le système d'air conditionné.

Un vrai miracle

Un Valaisan de 64 ans a échappé au pire à la gare de Saxon. Ivre, il s'est soulagé au bord du quai avant d'être heurté par un train circulant en direction de Genève-aéroport. Un voyageur présent sur le quai l'a tiré en arrière lorsqu'il a entendu l'avertisseur du train qui approchait. L'imprudent n'a été blessé qu'à la cheville.

ACTIVITÉS DE LA FNAUT

● La FNAUT a apporté son soutien à la protestation de l'Association des Paralysés de France et d'autres associations (UNAPEI, UNIOSS, FNATH, CFPSSA, GIHP, Droits du Piéton,...) contre l'Ordonnance sur l'accessibilité des établissements publics et des transports, qui reporte un grand nombre de mesures annoncées dans la loi Accessibilité de 2005.

● Lors de l'enquête publique relative au projet de gare nouvelle TGV à Montpellier, la FNAUT a remis un avis négatif (Jean-François Troin, Jean Lenoir et Jean Sivardière) : cette gare éloignée de la gare centrale n'offrirait pas de connexion satisfaisante avec le TER et les transports de proximité.

● Jean Sivardière, Jean Lenoir, Anne-Sophie Trcera et Marc Debrincat ont eu un entretien avec Alain Le Vern, directeur général Régions et Intercités à la SNCF, au sujet de la lutte contre la fraude dans les trains.

● Jean Lenoir a été auditionné par la commission Développement durable et aménagement du territoire de l'Assemblée Nationale sur les crédits de la mission Transports terrestres, et par la commission Affaires économiques et Développement durable du Sénat sur le projet de loi de finances 2015.

● Le GART, l'Assemblée des communautés de France, l'UTP, la FNAUT, la FNTF, la FIF et TDIE ont protesté contre l'abandon de l'écotaxe et réclamé une remise à plat des modes de financement des infrastructures de la mobilité durable.

● Jean Sivardière et Jean Lenoir ont rencontré Marc-Etienne Pinauld, directeur du développement des capacités des territoires au Conseil Général de l'Égalité des Territoires (ex-DATAR), Philippe Caradec, responsable du pôle de l'égalité d'accès aux services publics et aux services au public, et Denis Boy, chargé de mission Mobilités multimodales, au sujet des trains Intercités.

● La FNAUT est représentée au conseil d'administration de la RATP (Michel Babut, qui succède à Yves Boutry), au comité des partenaires du STIF (Bernard Gobitz), au comité de suivi des trains TET (Jean Lenoir, Marc Debrincat et François Jeannin), au Comité d'orientation du GART (Jean Lenoir), à la commission administrative de l'aviation civile (Anne-Sophie Trcera).

● Jean Macheras a représenté la FNAUT dans le jury des challenges de la journée du transport public et dans le jury du Palmarès des Mobilités du magazine Ville, Rail et Transports. Simone Bigorgne l'a représentée dans le jury des Grands Prix 2014 de la Région Capitale décernés par Ville, Rail et Transports.

● Marc Debrincat a représenté la FNAUT lors du débat public d'une récente Conférence de Citoyens SNCF sur les incivilités dans les transports.

● Une demande d'action en cessation d'agissements illicites et suppression de clauses abusives, préparée par Poehere Viaux, ju-

riste stagiaire à la FNAUT, a été transmise à la DGCCRF. La FNAUT dénonçait des clauses abusives concernant les horaires et itinéraires garantis par plusieurs compagnies aériennes et agences de voyages.

● Gilles Laurent est intervenu lors d'une formation sur la sécurité des passages à niveau organisée par l'Ecole des Ponts. Avec Daniel Mouranche, il a représenté la FNAUT au colloque d'Objectif OFF.

● La FNAUT rencontre régulièrement la direction commerciale de Keolis. Gilles Laurent et Jean Macheras ont rencontré Francis Chaput, directeur du transport urbain France chez Transdev.

● Jean Lenoir et Jean-Paul Jacquot ont rencontré Alexis Dutertre, adjoint au représentant permanent de la France auprès de l'Union européenne, et Francesco Gaeta, coordonnateur du pôle développement durable, conseiller transports, à propos du 4ème paquet ferroviaire en cours d'élaboration.

● Jean Sivardière et Max Mondon ont rencontré Bernard Larouturou, directeur général du CEREMA, et son équipe de direction au sujet du projet stratégique de cet établissement public d'études et d'expertise. La FNAUT a proposé au CEREMA plusieurs sujets d'études concernant la gestion des services ferroviaires ou encore les déplacements dans les villes moyennes.

● Les vice-présidents Transport des Régions Aquitaine, Midi-Pyrénées et PACA (Bernard Uthurry, Charles Marziani et Jean-Yves Petit) et les représentants de la FNAUT dans ces régions (Christian Broucaret, Alain Berthoumieu et Philippe Cretin), ainsi que Jean Lenoir, vice-président de la FNAUT, ont adressé une lettre commune à Alain Vidalies pour attirer son attention sur la dégradation des relations Intercités sur la transversale Bordeaux-Nice et proposer des améliorations.

● Maurice Abeille participe aux réunions de réflexion organisées par le CEREMA sur les services dans les gares TER et dans leur voisinage.

● Jean Macheras est intervenu lors du colloque organisé à Strasbourg par la CUS, le CNFPT, le GART, l'UTP,... sur les déplacements intermodaux dans les villes européennes.

● Marc Debrincat et Claude Budry ont rencontré Valérie Schwaar, secrétaire générale de l'Association Transport et Environnement Vaud et élue au Grand Conseil vaudois, au sujet des relations ferroviaires franco-suisse.

● Jean Sivardière a participé à la journée parlementaire 2014 sur les transports. Il est intervenu sur la demande future de transport collectif et le financement des grandes infrastructures de transport.

● Marc Debrincat a été auditionné par la section « aménagement durable des territoires » du Conseil économique, social et environnemental (CESE) sur la thématique

Révolution numérique et évolutions des mobilités individuelles et collectives (transport de personnes).

● La FNAUT a été consultée par l'Institut du développement durable et des relations internationales sur les besoins des voyageurs (vie quotidienne et longue distance) et sur ses propositions en matière d'infrastructures.

● Le Conseil national de la FNAUT a invité Marc Pérez, du cabinet TTK, à introduire un débat sur le tram-train en Allemagne et en France, auquel ont contribué Michel Foudrat (Thur Ecologie et Transports), Gabriel Exbrayat (FNAUT Rhône-Alpes) et Aymeric Gil-laizeau (FNAUT Pays de la Loire).

● Daniel Mouranche a préparé l'avis de la FNAUT sur les comptes nationaux des transports, qui a été transmis à la mission INSÉE-CGEDD.

● Anne-Marie Ghémard a représenté la FNAUT au conseil d'Administration de la Fédération européenne des voyageurs (FEV) à Gand en octobre 2014 et à Barcelone en janvier 2015.

● Jean Lenoir a rencontré Patrice Saint-Blancard, conseiller d'Alain Vidalies.

● Jean Sivardière et Jean Lenoir ont rencontré Jean Mallot, conseiller spécial d'Alain Vidalies, au sujet des investissements ferroviaires et de la gestion des trains Intercités.

● Anne-Sophie Trcera et Poehere Viaux ont rencontré Jean-Pierre Teyssier, Médiateur Tourisme et Voyage.

● Jean-François Troin est intervenu sur l'intermodalité dans les gares lors d'un stage de formation du CNFPT aux côtés de Gares et Connexions et d'un représentant du Grand Poitiers.

● Gilles Laurent et Marc Debrincat ont participé à plusieurs réunions du Haut comité de l'Autorité pour la qualité de service dans les transports (AQST).

● Paul Mathis a représenté la FNAUT à la Conférence environnementale.

● Jean Lenoir et François Jeannin ont rencontré RFF au sujet de l'horaire 2017. Jean Lenoir a participé à une réunion de TDIE sur l'investissement dans les transports.

● François Jeannin a participé à un débat sur les trains Intercités lors des 6èmes Rencontres du ferroviaire.

fnaut infos- Bulletin mensuel d'information

Directeur de publication : Jean Sivardière
CPPAP n° 0915 G 88319 - Dépôt légal n°231
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

Digne - Saint-Auban : une démarche innovante

La FNAUT a récemment proposé que la gestion de certaines petites lignes régionales, peu utilisées voire fermées et à l'infrastructure dégradée, soient transférées de RFF aux Régions concernées (FNAUT Infos 221).

C'est déjà le cas de la ligne à voie métrique Nice-Digne, propriété de l'Etat (et non de RFF) et concédée en 1972, pour une durée de 99 ans, au SYMA puis en 2007 à la région PACA (qui souhaite même, aujourd'hui, en devenir pleinement propriétaire).

L'avantage d'un transfert de gestion de RFF à une Région serait double : la Région pourrait confier la rénovation puis la maintenance de l'infrastructure aux entreprises de son choix, d'où la possibilité de réduire très fortement les coûts par rapport aux devis de RFF (c'est la SNCF qui réalise les travaux) ; elle pourrait confier l'exploitation de la ligne à un opérateur de son choix, moins coûteux que la SNCF.

Cette démarche intéresse la Région PACA qui souhaite, comme la FNAUT depuis longtemps, la réouverture de la ligne Digne - Saint-Auban, maillon manquant de 22 km entre la ligne Nice-Digne et la ligne Marseille-Briançon.

Appliquant des normes de sécurité valables pour le TGV, RFF a présenté un devis aberrant de 98 puis 135 millions d'euros (rénovation de la voie, des 3 gares, des passages à niveau et traversée de l'usine chimique Arke-ma) : hors traversée de l'usine, évaluée au tiers du devis RFF, la Région estime que 15 à 20 millions suffiraient, avec des normes de sécurité adaptées à un trafic de navettes légères sur la ligne !

L'Etat refusant de s'engager financièrement, Jean-Yves Petit, vice-président EELV chargé des transports, envisage donc une délégation de gestion de la ligne à la Région PACA. La FNAUT PACA soutient vigoureusement cette hypothèse. L'exploitation pourrait être confiée à la Régie régionale des transports (RRT) PACA, qui exploite déjà la ligne Nice-Digne.

La FNAUT PACA suggère qu'une démarche analogue soit suivie pour la réouverture des lignes Gardanne-Trets et Aix-en-Provence - Rognac : « ce serait une manière d'accélérer le processus de transfert de certaines petites lignes vers des exploitants autres que la SNCF, mais pas nécessairement privés, en levant certaines oppositions des syndicats cheminots SNCF ».

Cette démarche d'aménagement du territoire pourrait s'appliquer aussi aux lignes capillaires en mauvais état, donc très coûteuses à entretenir alors que le trafic de fret y est saisonnier, typiquement celui des céréales.

LES PRIX DU TRAIN ET DU CAR : UNE ERREUR REGRETTABLE DU MINISTRE DE L'ECONOMIE !

Selon Emmanuel Macron, ministre de l'Economie, la libéralisation totale du transport interrégional par autocar va offrir un gain de pouvoir d'achat d'environ 700 millions d'euros par an à l'ensemble des usagers car « le car est 8 à 10 fois moins cher que le train ».

Il est sûr que le train est aujourd'hui trop cher pour une partie des voyageurs, d'où le succès de l'autocar et du covoiturage pour les déplacements à moyenne et longue distance. La FNAUT a d'ailleurs souvent dénoncé le niveau excessif des tarifs de dernière minute du TGV. Ceci étant, l'affirmation du Ministre est très éloignée de la réalité.

L'étude réalisée, à l'initiative de la FNAUT, sur le covoiturage sur longue distance par Bruno Cordier, du cabinet ADETEC (FNAUT Infos 229) montre que la différence de prix entre le train et l'autocar est très nettement inférieure à celle avancée un peu vite par le Ministre (voir ci-dessous).

L'erreur est regrettable car elle accrédite l'idée, répandue mais fautive, que le train serait toujours cher, donc fait pour les riches, et que l'autocar serait le transport des « pauvres ».

Puisque le Ministre souhaite que les tarifs des transports interurbains soient plus accessibles aux jeunes et aux familles modestes, la FNAUT lui suggère de ramener à 5,5 %, au titre des services de première nécessité, le taux de TVA sur les transports publics récemment porté de 7 % à 10 %.

Le cabinet ADETEC a étudié les prix proposés le 15 novembre 2013 par les transporteurs pour un trajet Paris-Lyon effectué au cours de la quinzaine suivante, et les prix pour un trajet le 20 décembre 2013, début des congés de fin d'année, proposés au cours des 3 semaines précédentes.

Covoiturage et autocar

Le prix de l'autocar, proche de celui du covoiturage (entre 20 € et 39 €), variait de 19 € à 42 € (chez Eurolines), ou de 29 € à 39 € (chez iDBus). Les tarifs de base d'iDBus sont un peu plus élevés que ceux d'Eurolines, mais ils s'appliquent à tous les passagers ; ils n'évoluent pas au fil du temps ; enfin iDBUS offre le billet du 4ème passager pour 3 passagers payants.

Prix du train proposés le 15 novembre pour un départ sous quinzaine

Le prix du TGV dépend fortement du jour et de l'heure de départ, et de la date de réservation. Le prix du TER ne dépend du train considéré que pour les titulaires d'une carte de réduction. Les prix cités concernent la seconde classe.

Sans carte de réduction, le tarif du TER était de 62 €. Le tarif minimum du TGV était compris entre 29 € et 51 € ; le tarif médian (1) pour un jour donné de départ entre 53 € et 92 € (le tarif médian sur la période était de 76 €) ; le tarif maximum entre 65 € et 92 €.

Avec une carte Jeune, le tarif du TER variait entre 31 € et 48 €. Le tarif minimum du TGV était compris entre 27 € et 36 € et le tarif médian entre 38 € et 67 € ; le tarif maximum était de 67 €.

Prix du train pour le 20 décembre

Sans carte de réduction, le tarif du TER était de 62 € ; le tarif minimum du TGV était compris entre 38 € et 92 €, le tarif maximum entre 51 € (départ à 22h) et 126 € (départ à 20h).

Avec une carte Jeune, le tarif du TER était compris entre 31 € et 47 € ; le tarif minimum du TGV était compris entre 36 € et 67 €, le prix maximum entre 51 € et 94 €.

À partir du cas particulier de la relation Paris-Lyon pour une période hors congés annuels, il apparaît donc que si on réserve moins de 3 semaines à l'avance, *le train est en gros 2 à 2,5 fois plus cher que le car (1,4 fois si on dispose d'une carte de réduction)* ; mais ce résultat tient compte de tout le spectre des tarifs du train.

Si le voyageur est un « étudiant pauvre », il peut cependant trouver des tarifs très compétitifs avec ceux du car et du covoiturage s'il possède une carte Jeune et accepte des contraintes commerciales (sur l'horaire de départ du train, la durée du trajet, le délai de réservation, les possibilités d'échange et de remboursement). L'écart de tarification entre train et car s'élargit les jours de grandes migrations.

Sur la liaison Lyon-Besançon, également étudiée par ADETEC, l'écart est moindre entre les tarifs du train (surtout des TER) et du car (Eurolines).

Dans son étude sur le prix des différents modes de transport (FNAUT Infos 211), Jean-Marie Beauvais avait montré que les prix moyens (2) de l'autocar et du TER sont très voisins, de l'ordre de 7 centimes par km, le prix moyen du train Intercités étant de 9 centimes et celui du TGV de 10 centimes sur les relations intérieures. Ces prix moyens sont différents des prix proposés par les transporteurs, ils reflètent aussi les décisions des voyageurs.

(1) Le tarif médian est le tarif en dessous et au-dessus duquel se situent la moitié des tarifs proposés. (2) Le prix moyen est obtenu en divisant les recettes perçues par le transporteur par le nombre de kilomètres parcourus par les voyageurs.

MONTPELLIER : UNE GARE TGV À ÉLIMINER

Dès la conception de la LGV Paris-Lyon, la FNAUT a critiqué le positionnement des gares nouvelles aménagées sur les LGV. Qu'elles soient situées en rase campagne ou dans des périphéries urbaines, ces gares « exurbanisées » ont contribué à l'apparition d'un nouveau maillage ferroviaire, de plus en plus indépendant du maillage classique, le passage de l'un à l'autre impliquant des ruptures de charge dissuasives pour les voyageurs non motorisés et pénalisant aussi les opérateurs ferroviaires qui peuvent perdre du trafic.

Ainsi la gare d'Aix-TGV a été créée sur le plateau d'Arbois, au nord de Marseille. Elle n'est alimentée que par des navettes de bus, des taxis et des voitures, suite à des travaux routiers gigantesques. Le trafic automobile induit conduit à un engorgement des vastes parkings existants. Les difficultés rencontrées par les voyageurs subsistent, dans une moindre mesure, dans les rares cas où la gare nouvelle est située à l'intersection d'une LGV et d'une ligne régionale (Valence-TGV).

Les erreurs ainsi commises sont aujourd'hui identifiées puisque des corrections ont été élaborées ou réalisées : en Lorraine (projet de gare TGV à Vandières au croisement de la LGV Est et de la ligne régionale Nancy-Metz remplaçant la gare actuelle de Louigny implantée dans les champs) et en Avignon (création de la virgule ferroviaire qui permet aujourd'hui à des trains TER de relier rapidement la gare centrale à la gare TGV périphérique).

La LGV SEA, actuellement en fin de construction, n'aura aucune gare de plein champ entre Tours et Bordeaux et les gares de centre-ville (Poitiers, Angoulême) seront desservies par des raccordements, disposition ne pénalisant pas le temps de parcours des TGV Paris-Bordeaux sans arrêts intermédiaires et valorisant la spécificité des TGV qui est de relier des villes de centre à centre sans rupture de charge ni allongement des temps d'accès.

Dans ce contexte, la FNAUT est opposée à la construction de nouvelles gares TGV exurbanisées, en particulier celle de Montpellier prévue sur le site de La Mogère.

Une fois le contournement de Nîmes et Montpellier (CNM) mis en service, les TGV Paris-Montpellier continueront à aboutir, par la ligne actuelle, à la gare centrale de Montpellier, où les voyageurs trouveront de bonnes correspondances avec les TER et les transports urbains (le taux de correspondance entre les transports publics urbains et les trains dépasse 50 % et est l'un des plus forts de France, il résulte de la convergence sur l'actuelle gare du TER de quatre lignes de tramway et de lignes d'autobus et d'autocar). Les TGV Paris-Montpellier ne pourront en effet être rentabilisés que s'ils desservent aussi la gare centrale de Nîmes.

La gare de la Mogère sera donc peu desservie, uniquement par les TGV assurant des liaisons avec Perpignan et la Catalogne ou Toulouse. Et sa fréquentation sera faible car le gain de temps apporté aux habitants de Montpellier par le CNM ne compensera pas la durée du trajet en tramway T1 (environ 30 minutes) pour rejoindre le centre-ville. L'ouverture de la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan, qui n'interviendra sans doute pas avant 2030, ne devrait pas modifier significativement cette situation.

Située dans la ceinture verte de Montpellier en zone inondable, la gare de la Mogère nécessiterait de gros travaux de protection pour éviter des dégâts considérables, comme ceux récemment constatés à Montpellier lors des épisodes météorologiques de l'automne 2014.

Son implantation nécessiterait par ailleurs des aménagements publics nombreux et aujourd'hui non financés, qui imposeraient au contribuable local une dépense de l'ordre de 200 millions : prolongement du tramway et aménagements routiers.

Une mesure de bon sens consiste à abandonner ce projet de gare nouvelle à Montpellier et à réaliser le raccordement de Saint-Brès, étudié puis écarté, permettant aux TGV devant desservir Montpellier sans arrêt à Nîmes d'accéder directement à la gare centrale, récemment modernisée pour un coût de 50 millions d'euros et disposant d'une réserve de capacité importante.

Transversale sud : lettre à Alain Vidalies

Les responsables Transports des Régions Aquitaine, Midi-Pyrénées et Provence-Alpes-Côte d'Azur ainsi que les différents responsables régionaux de la FNAUT de ces mêmes régions constatent que les projets de modifications des services Intercités sur la relation Bordeaux-Marseille-Nice comportent plusieurs points négatifs :

- pour réduire les temps de parcours, la SNCF envisage de supprimer la desserte de plusieurs villes moyennes dont Agen, Montauban... ;

- depuis le 15 décembre 2013, un des deux allers-retours diurnes Bordeaux-Marseille-Nice a été limité à Marseille, « pour cause de travaux » de voies entre Marseille et Aubagne ; ces travaux étant aujourd'hui terminés il ne semble pas que l'Etat ou la SNCF envisagent de rétablir cette circulation ;

- la circulation du train de nuit (Hendaye)-Bordeaux-Nice a été limitée au week-end fin 2011, puis elle a été supprimée pour la même cause de travaux au service 2014. Comme ci-dessus le rétablissement de ce train ne semble pas prévu.

Au moment où l'Etat et la SNCF préparent le renouvellement de la convention des trains TET, il nous apparaît indispensable d'attirer votre attention sur le fort mécontentement des élus et des usagers qu'entraînent ces projets.

Les trains d'équilibre du territoire, anciennement dénommés « grandes lignes », ont toujours eu pour mission – comme chez nos voisins européens – d'assurer deux types de dessertes : celle des grandes agglomérations régionales (non desservies par TGV) à grande distance, et celle des « villes moyennes » à moyenne et longue distance.

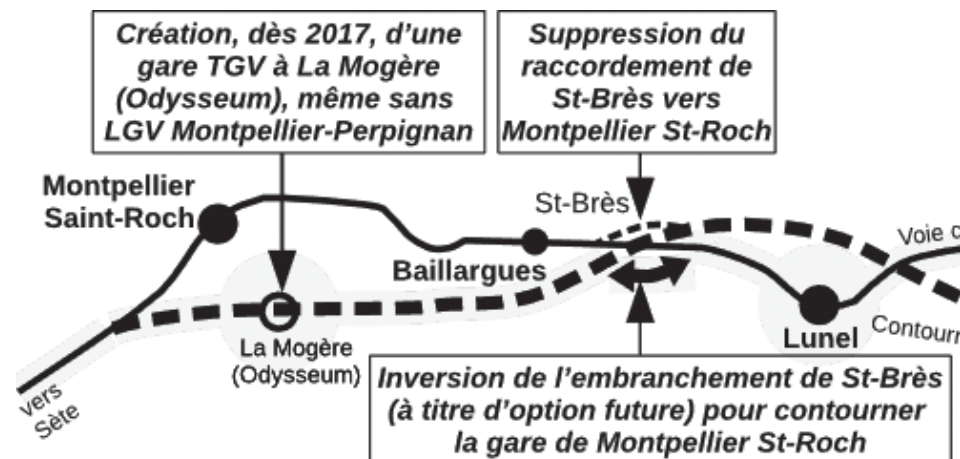
A ce titre, nous demandons :

- le maintien impératif des dessertes au standard Intercités des « villes moyennes » Agen, Montauban, Carcassonne, Narbonne, Béziers, Sète, Nîmes et Arles, villes par ailleurs desservies par d'autres relations TGV dont celles avec Paris ;

- le rétablissement immédiat de Marseille à Nice de la deuxième liaison diurne Bordeaux-Nice ;

- le planning des travaux de voies sur cet axe et la date prévisionnelle de rétablissement du train de nuit, indispensable sur cette relation qui ne sera pas desservie par TGV à court terme.

Il est par ailleurs pour nous évident que le trafic potentiel sur cet axe nécessite des améliorations importantes d'infrastructures pour retrouver des temps de parcours réduits et que trois allers retours directs diurnes constituent un minimum indispensable entre Toulouse et Nice.



LA FRAUDE DANS LES TRANSPORTS PUBLICS : L'EXEMPLE DU TRANSPORT FERROVIAIRE

Transition énergétique ?

Début 2014, la SNCF n'avait augmenté ses tarifs, de 2,8 %, que pour répercuter la hausse du taux de TVA sur les transports publics de 7 % à 10 %. Fin 2014, elle a obtenu du gouvernement une forte hausse de ses tarifs « pleins », hors abonnements et cartes de réduction, de 2,6 %, très supérieure à l'inflation (0,9 % en 2013 + 0,5 % en 2014).

Une hausse injustifiée aux yeux de la FNAUT, car l'offre se détériore (fermetures de points de vente, suppressions inopinées de trains, transferts sur route de services TER et Intercités, grèves répétitives) et avant d'augmenter ses tarifs, la SNCF devait maîtriser ses coûts de production. Une hausse dangereuse au moment où le prix des carburants automobiles chute et où la concurrence de l'avion à bas coût, de l'autocar et du covoiturage devient très agressive.

N'hésitant pas à « justifier » la hausse des tarifs SNCF, généralement jugés excessifs, au lieu de la pousser à améliorer sa productivité, le gouvernement, et plus particulièrement la ministre de l'Ecologie, s'opposait au même moment à la hausse des péages autoroutiers (+ 0,57 %) « pour préserver le pouvoir d'achat des automobilistes » : deux poids, deux mesures...

Pourquoi refuser une hausse modeste des péages autoroutiers et approuver une forte hausse des tarifs de la SNCF ? Pourquoi traiter les automobilistes avec égards et pénaliser les usagers des transports publics ? Cette attitude électorale est radicalement contradictoire avec la notion de transition énergétique qui vient pourtant de faire l'objet d'une loi.

Le train doit rester un transport de masse accessible à tous : une baisse du taux de la TVA sur les transports publics, de 10 % à 5,5 % comme pour d'autres produits de première nécessité, est indispensable.

Si le gouvernement manque d'argent, il peut aisément profiter de la baisse spectaculaire du prix du pétrole, et éviter qu'elle ne relance la circulation routière, en augmentant les taxes sur les carburants automobiles au-delà de celle en vigueur depuis le début 2015 (2 centimes plus 2 centimes supplémentaires sur le gazole pour compenser l'abandon de l'écotaxe).

Jean Sivardière ■

La fraude dans les transports publics est devenue un phénomène massif, en particulier dans les trains, et difficile à appréhender car ses origines sont multiples. Peu sanctionnée actuellement, elle prive la SNCF d'au moins 300 millions d'euros par an et limite ainsi sa capacité d'investissement ou d'amélioration des services, ce qui pénalise indirectement les voyageurs. D'autre part, la présence des fraudeurs irrite les voyageurs honnêtes et crée des conflits à bord des trains. La FNAUT souhaite donc qu'une action efficace soit entreprise par la SNCF et l'Etat, qui a son rôle à jouer, pour lutter contre la fraude ferroviaire. Elle ne peut cependant être indifférente aux mesures qui seront mises en place pour y parvenir : ces mesures ne doivent pas compliquer l'accès au train.

Un phénomène massif et banalisé

Selon le président de la SNCF, « sur certaines lignes TER, on se rend compte qu'il y a seulement une personne sur deux qui a le bon billet et qui a payé ; la fraude devient un problème de société extrêmement lourd, non seulement pour la SNCF, mais pour ceux qui paient. Et ce qui est terrifiant, c'est que c'est un problème français ».

Le témoignage d'Alain Le Vern, directeur Régions et Intercités à la SNCF, est instructif lui aussi : « j'ai participé à une opération de contrôle à l'embarquement avec filtrage à la gare Saint-Lazare, sur la ligne Paris-Mantes-Vernon. Sur le premier train en partance, nous avons refoulé 50 personnes sans billet. Sur le train suivant, une centaine de voyageurs était en situation irrégulière. Deux heures plus tard, au pic du trafic, les voyageurs sans billets ont forcé le filtrage, bousculé les contrôleurs et sont montés dans la rame.

Dans un TER de grande capacité (un milliard de places), entre Nice et Monaco, nous avons constaté un taux de fraude de 40 % ».

Selon la SNCF, les Français sont champions d'Europe de la fraude dans les transports publics, devant les Espagnols et les Italiens. Le phénomène touche surtout les zones denses : Ile-de-France (le taux de fraude est évalué par la SNCF à 8,6 % contre 5 % à la RATP), PACA (25 % de fraude sur certains axes), région lyonnaise. L'Est de la France est moins concerné.

La fraude s'est banalisée. Le constat de la SNCF est largement partagé par les voyageurs et par la FNAUT. Selon Julien Damon, professeur à Sciences Po, les Français sont plus tolérants à l'égard de la fraude que nos voisins européens : « ils la condamnent, certes, mais ils l'excusent plus qu'ailleurs, et cela contribue au phénomène ». Sur Internet, des fraudeurs se vantent sans vergogne de gruger la SNCF et expliquent en détail leurs calculs et astuces. Le phénomène est donc inquiétant.

Photo : Marc Debrincat

La fraude par nécessité

Les tarifs SNCF sont trop élevés pour une partie croissante de la population, qui se paupérise. C'est la cause principale de la fraude selon les voyageurs interrogés dans les enquêtes réalisées par BVA ; en PACA, le critère du prix trop élevé représente 55% des motifs de fraude. La hausse de la TVA contribue à l'augmentation du prix du billet, donc de la fraude. « On ne naît pas fraudeur, on le devient et souvent par nécessité »*.

Le succès de l'avion low cost, de l'auto-car et du covoiturage, devenu un redoutable concurrent du train, confirme la grande sensibilité du public au prix du transport.

La fraude sociétale

Il existe aussi une fraude sociétale (comportements asociaux, défis aux règles) ou de pure opportunisme comme ces titulaires de billets PRO échangeables jusqu'à une heure après le départ du train et qui, en l'absence de contrôle sur de courts parcours TGV, annulent leurs billets, une fois arrivés à destination (fraude de cols blancs).

Certains usagers excédés par les retards et les grèves disent « se venger » ou « se rembourser » en fraudant, la SNCF refusant toujours d'indemniser le voyageur en cas de retard sur les TER.

Des contrôles moins fréquents

La SNCF est en partie responsable de l'extension préoccupante de la fraude. D'après un sondage YouGov pour 20 Minutes, 83,6% des Français estiment que la SNCF n'en fait pas assez pour lutter contre la fraude.

De l'avis général, des contrôleurs en nombre croissant ne font pas leur travail de contrôle ; dans les TER, ils se contentent de faire les annonces de sécurité. Souvent le contrôleur est invisible ou, après un rapide passage dans les voitures, il se réfugie dans son local de repos ou dans la cabine de conduite.

Le taux de contrôle n'est peut-être plus que de 50 % dans les trains nationaux. Et, avec un peu de connaissance du fonctionnement d'une ligne, on sait à quel moment ou sur quel tronçon on ne sera pas contrôlé.

« J'ai fait en une semaine un trajet Paris-Quimper, un trajet Le Mans-Quimper et trois trajets Paris-Le Mans ; je n'ai été contrôlé qu'une seule fois »*.

« Dans le train, je monte au niveau de la voiture bar. Généralement, les contrôleurs passent et ne font pas attention car le train est plein. Sur un trajet d'une heure, ils n'ont bien souvent pas le temps de contrôler tout le monde »*.

« En Suisse, ne vous avisez pas de tricher : les contrôles sont fréquents, ils sont effectués après chaque arrêt ! »*.

Les contrôles sont impossibles en cas de surcharge des trains. Les fraudeurs ont des techniques pour ralentir les contrôles. Et lorsque les contrôleurs sont supprimés, les passages des brigades mobiles sont efficaces mais pas assez fréquents pour dissuader les fraudeurs.

Des guichets fermés, des tarifs trop compliqués

D'autres facteurs ferroviaires jouent un rôle dans le développement de la fraude. Les voyageurs rencontrent des difficultés pour se procurer un billet : gares fermées, guichets fermés à certaines heures ou encombrés, distributeurs en panne ou défectueux dans les gares fermées, composteurs en panne ou sans encre, retard d'un car de rabattement d'où arrivée en dernière minute à la gare, contrôleur difficile à trouver dans le train pour régulariser si on n'a pas pu acheter de billet ou si on a oublié de composer.

Sous prétexte du développement de l'informatique, la SNCF ferme ou réduit les horaires des agences de ville, les voyageurs ont du mal à se procurer un titre dans leur quartier. D'où des files d'attente dissuasives dans les grandes gares, et des voyageurs qui montent à bord sans billet.

La tarification du train est trop complexe (elle dépend des Régions pour le TER). La réglementation est compliquée (TGV interdits aux usagers TER).

« Simplifier le système permettrait de décourager la fraude. La plupart des régions offrent des abonnements et des tarifs sociaux qui sont parfaitement abordables, mais les gens n'y comprennent rien et préfèrent frauder »*.

Le risque calculé

Enfin, le calcul économique est aussi une cause importante de fraude (comme pour la fraude au stationnement), car de nombreux fraudeurs ont les moyens de payer leur billet : le risque est trop faible pour le fraudeur (risque = fréquence des contrôles x montant des amendes x efficacité du recouvrement des amendes).

L'Etat a sa part de responsabilité : seulement 12 % des PV envoyés au domicile (supposé) des fraudeurs sur le TER sont réglés, et beaucoup de fraudeurs ne sont pas solvables. Ce phénomène contribue sans doute, avec l'agressivité de certains fraudeurs, à la démotivation des contrôleurs.

Contribuer à une mutuelle de fraudeurs, qui paye les contraventions, est la dernière méthode inventée par les fraudeurs, mais vraisemblablement marginale (de même que l'utilisation d'applications permettant de signaler la présence des contrôleurs).

* commentaires d'internautes

Un enjeu primordial pour tous les voyageurs

Les contrôles se raréfiant et les fraudeurs étant mal sanctionnés, les voyageurs honnêtes sont irrités et de plus en plus nombreux à se demander pourquoi ils paient alors qu'eux aussi ont des difficultés financières.

Souvent les fraudeurs sont source de troubles ou d'incivilités. Qu'ils soient désinvoltes ou agressifs, leur présence à bord des trains crée un malaise et un sentiment d'insécurité car des tensions fortes, parfois même des violences, apparaissent lors des contrôles.

En cas d'affluence supérieure à la capacité du train, les fraudeurs peuvent occuper des places assises alors que des voyageurs ayant payé leur place sont contraints de rester debout.

La fraude rend obligatoires les dispositifs de contrôle d'accès aux réseaux urbains et franciliens (en Suisse et en Allemagne, aucun réseau n'est protégé par ce type d'obstacles). Elle empêche donc l'ensemble des voyageurs de profiter de systèmes billettiques simples, sans interface électronique, permettant la multimodalité avec un simple billet papier de train.

La fraude coûte cher à la SNCF et aux autorités organisatrices (Etat, Régions) : 100 millions par an sur les Transiliens, 100 sur les TGV et Intercités, et 100 sur les TER (de son côté, la RATP estime le coût de la fraude à 100 millions). Autant d'argent en moins pour investir (10 rames TGV Duplex à 30 millions ou 25 rames TER à 12 millions), améliorer les dessertes et élargir la clientèle. La fraude augmente le prix des billets, mais de manière marginale car les voyageurs sont très nombreux (300 000 par jour sur le TGV, 100 000 sur les Intercités, 800 000 sur le TER et 3 millions sur le Transilien, soit respectivement environ 100 millions, 35 millions, 300 millions et un milliard par an). Les contribuables sont pénalisés eux aussi, qu'ils utilisent ou non le transport ferroviaire.

Enfin tout citoyen honnête est à la merci d'une usurpation d'identité, un phénomène de plus en plus fréquent : un fraudeur peut en effet donner au contrôleur le nom et l'adresse d'un tiers, qui recevra les relances de paiement de l'amende et aura bien du mal à prouver son innocence.

La FNAUT ne peut donc se désintéresser de la fraude ferroviaire car les voyageurs honnêtes ont intérêt à sa réduction : elle est en droit d'exiger une lutte efficace contre ce phénomène et apprécie que la SNCF s'en préoccupe aujourd'hui sérieusement (dans les transports urbains, la lutte contre la fraude est plus ancienne).

L'attitude du voyageur supposé en infraction

1. Si le voyageur paie sur le champ l'amende qui lui est infligée, il n'a pas à justifier son identité, il n'y a pas de frais de dossier et l'affaire se termine là.

2. Si le voyageur ne paie pas (il n'a pas d'argent ou refuse de payer, s'estimant en règle ou espérant que la SNCF n'insistera pas), le contrôleur dresse un procès-verbal de l'infraction, qui doit mentionner en particulier l'identité du contrevenant et son adresse, et qui constitue la preuve de l'infraction et fait foi jusqu'à preuve contraire. Le voyageur doit payer l'indemnité forfaitaire, l'insuffisance de perception pour les trajets de plus de 100 km, et les frais de dossier de 30 euros portés à 38 euros si la police est intervenue.

2.1 Si le voyageur a fourni son identité et son adresse exactes, il reçoit la contravention à domicile. Trois situations sont alors possibles.

2.1.1 Le voyageur paie l'amende et la SNCF arrête les poursuites.

2.1.2 Ou bien il proteste auprès de la SNCF dans les deux mois et celle-ci décide alors des suites à donner : elle peut classer l'affaire, faire un geste commercial, ou exiger le paiement de l'amende. Si le voyageur n'est pas satisfait de la décision de la SNCF, il peut saisir le médiateur, directement ou par l'intermédiaire d'une association agréée de consommateurs telle que la FNAUT, en espérant une annulation de l'amende. S'il obtient satisfaction, l'affaire est terminée.

2.1.3. Si le voyageur n'a pas réagi à l'injonction de payer l'amende ou si l'amende n'est pas annulée après protestation et si le voyageur persiste à ne pas vouloir payer, la SNCF transmet le procès-verbal au Procureur de la République. L'infraction tarifaire est alors punissable d'une Amende Forfaitaire Majorée, d'un coût (fixé par l'Etat) de 180 à 375 euros en fonction de sa gravité. Son recouvrement est assuré par le Trésor Public. Son montant est affecté au budget de l'Etat, alors qu'il devrait l'être pour moitié au budget de la SNCF (de même que les amendes de stationnement en Ile-de-France sont versées pour moitié au STIF).

2.2 Si le voyageur a fourni une fausse identité (imaginaire ou usurpée) ou une adresse fausse ou périmée, il risque gros en théorie mais, en pratique, il n'est pas retrouvé.

2.3 Si le voyageur refuse de donner son identité, après avoir refusé de payer dans le train, il peut se voir enjoindre par le contrôleur de descendre du train au prochain arrêt. S'il refuse d'obtempérer, le contrôleur peut requérir l'assistance de la force publique.

LE DISPOSITIF ACTUEL DE LUTTE CONTRE LA FRAUDE

Contrôles et amendes

Des contrôles sont effectués dans les trains par les « agents commerciaux de trains » (ACT) ou de manière inopinée par des brigades mobiles ou encore, dans certains cas (TGV), par filtrage à l'entrée des quais, avant embarquement dans les trains. En Ile-de-France, la quasi totalité des gares du Transilien sont équipées du dispositif du contrôle automatique banlieue.

L'absence de billet grande ligne ou un billet non valable (billet non composté, déjà utilisé, appartenant à un tiers ou utilisé dans un train non autorisé ; oubli de la carte de réduction éventuelle, ou encore cas très rare d'une erreur d'un guichetier) entraîne une contravention de 4ème classe. Dans les RER et TER, la contravention est de 3ème classe. Le montant des amendes est fixé par l'Etat.

Voyager sans billet peut devenir un délit dans les cas suivants : quand le contrevenant a été verbalisé plus de dix fois au cours des douze mois sans qu'il paye l'indemnité forfaitaire (ce délit est passible de six mois d'emprisonnement et de 7 500 euros d'amende) ; quand il déclare une fausse adresse ou une fausse identité (3 750 euros d'amende) ; quand il a falsifié le billet (un tel faux est passible de trois ans d'emprisonnement et de 45 000 euros d'amende).

Régularisation

Si un voyageur se rend compte qu'il est en situation d'infraction tarifaire au moment de sa montée dans le train (il n'a pas pu acheter un billet ou a oublié de le composer), il peut, s'il se présente spontanément au contrôleur avant le début des opérations de contrôle (à supposer qu'il réussisse à le trouver), bénéficier du tarif de bord, qui lui permet de régulariser sa situation à moindre frais (il doit payer le prix du billet et un supplément de 4 euros pour un trajet de moins de 100 km ou 10 euros pour un trajet de plus de 100 km) et d'échapper à la verbalisation. Il n'y a pas de frais de dossier. Ce dispositif permet au voyageur de se libérer de toute situation d'infraction alors même qu'il est délibérément monté dans un train sans billet ou sans composer.

Si le voyageur est arrivé en gare par un autocar de rabattement et s'il n'a pas eu le temps matériel d'acheter un billet, le tarif du guichet lui sera alors appliqué sur présentation du billet d'autocar, disposition qui devrait bénéficier d'une large information.

Si un voyageur sans billet valable ne s'est pas présenté au contrôleur, il est en situation irrégulière. Il peut alors être sanctionné par le contrôleur.

A noter que le compostage des billets TGV et Intercités à réservation obligatoire est une contrainte imposée inutilement au voyageur, puisque le billet n'est pas réutilisable.

Indemnité forfaitaire

L'indemnité forfaitaire, inférieure au montant de l'amende, est la somme demandée par la SNCF au voyageur fautif lors du constat de l'infraction, elle est payable sur le champ et son montant maximum est fixé par la loi (décret de 1942), il est de 10 fois le prix d'un trajet de 100 km au barème kilométrique soit 150 euros.

Cette indemnité est le prix permettant au voyageur de se libérer de la procédure pénale. Elle n'est pas versée au Trésor public mais reste acquise au transporteur.

Elle dépend du type d'infraction tarifaire. Actuellement, pour absence de billet, elle est de 25 euros pour un trajet supérieur à 100 km et de 35 euros pour un parcours de moins de 100 km.

Un billet non composté donne lieu à une pénalisation de 10 à 25 euros quelle que soit la longueur du trajet.

A cette indemnité forfaitaire s'ajoute, pour les trajets de plus de 100 km, le paiement de l'insuffisance de perception, égale au prix du billet ou au prix de la différence entre le billet présenté et le billet valable.

Le pouvoir du contrôleur

Le contrôleur est assermenté (il a prêté serment devant un tribunal de grande instance). Il est habilité à contrôler les billets, à constater les infractions aux règles tarifaires, à percevoir l'indemnité forfaitaire ainsi que, le cas échéant, la somme due au titre du transport ; à dresser procès-verbal de l'infraction et à recueillir le nom et l'adresse du fautif en cas de non-paiement immédiat. Il peut inviter le voyageur à présenter ses papiers d'identité, mais il ne peut ni l'y contraindre, ni l'appréhender lui-même : il doit faire appel à la force publique.

La SNCF compte 10 000 contrôleurs, leur nombre a diminué de 300 en 2013. Elle estime que ses brigades mobiles travaillent plus facilement et sont plus efficaces que les contrôleurs isolés : c'est la méthode utilisée par la RATP et la plupart des réseaux urbains.

La fraude ferroviaire sur les tarifs donne lieu à 2,5 millions de procès-verbaux par an, elle est 50 fois plus importante qu'en Espagne ou en Italie.

Les deux-tiers des réclamations reçues par le médiateur de la SNCF (environ 5 000 par an) sont relatives à des litiges commerciaux, le troisième tiers concerne des procès-verbaux pour infractions tarifaires.

Qu'il s'agisse de transport urbain ou ferroviaire, la lutte contre la fraude ne doit pas abaisser la qualité de service. L'opérateur ne doit pas mettre le voyageur à son service, au risque de perdre des recettes, mais rester à son service.

L'exemple à ne pas suivre est **la montée obligatoire dans les bus par la porte avant**, doublement pénalisante pour l'usager : elle réduit le confort et ralentit les bus. Elle est peu efficace contre la fraude, et contre-productive car elle augmente les coûts d'exploitation et fait perdre des recettes.

Une attitude plus pertinente est celle de Keolis, filiale de la SNCF, qui cherche à « transformer le fraudeur en client » en lui proposant d'acheter un abonnement de 2 mois au lieu de payer une amende. A Bordeaux, Keolis a réduit la fraude en effectuant des contrôles à des heures aléatoires.

La réduction de la durée de validité des billets TER et Intercités de 2 mois à 7 jours depuis septembre 2014 afin de lutter contre le non-compostage et la multi-utilisation du même billet est une contrainte pour les voyageurs, surtout occasionnels.

On peut encore acheter un billet bien avant le voyage, mais à condition d'en indiquer la période de validité souhaitée. Les carnets de billets TER subsistent, mais le nombre de billets par carnet et leur durée de validité dépendent des Régions. La décision de la SNCF n'a pas d'incidence sur les trajets combinés TGV+TER, le billet étant daté.

Selon la SNCF, 80 % des voyageurs achètent leur billet TER dans la semaine précédant le voyage (dont 55 % le jour même) et la durée de validité est déjà d'un seul jour dans les régions Languedoc-Roussillon, Midi-Pyrénées, PACA et sur une ligne en Champagne-Ardenne. Mais 20 % des voyageurs occa-

sionnels sont pénalisés. C'est le cas des lycéens internes et étudiants qui achètent des billets aller-retour sans connaître la date du retour.

En Suisse et en Allemagne, les billets sont valables un jour donné (deux jours en Allemagne pour les longs trajets Regio). Mais on trouve, même dans les petites gares, des distributeurs vendant tous les types de billets Grandes lignes, et le billet est valable dans tous les trains du jour.

L'utilisation plus large des **nouvelles technologies**, telles que le « sans contact », est à manier avec prudence. Ces technologies sont utiles, mais la SNCF se fait du tort en misant de plus en plus sur internet et en rendant plus difficile l'achat d'un billet papier.

Selon Keolis, il existe une fracture numérique au sein de la population et elle n'est pas près de se résorber. Oui aux nouvelles technologies, mais la billettique traditionnelle doit subsister.

Attention à la dérive possible vers les **billets nominatifs** (c'est le cas des billets électroniques). Il doit rester possible de voyager de manière anonyme. De plus les billets nominatifs sont incessibles, ce qui est pénalisant dans le cas de billets non échangeables non remboursables. En dehors d'ID TGV, aucun service de la SNCF n'impose aujourd'hui de billet nominatifs ; sur internet on a toujours le choix d'obtenir un billet papier.

Les mesures prises doivent **éviter de dissuader l'automobiliste**, client occasionnel ou potentiel de la SNCF. Les TER et Intercités sont des concurrents de la voiture : il est donc essentiel que leur usage soit aussi souple que possible afin d'attirer les automobilistes et, en particulier, de faciliter l'improvisation du déplacement que permet la voiture. L'accès au train est déjà bien compliqué (information, tarifs,...).

Le rôle de l'Etat

La lutte contre la fraude dépend crucialement des moyens accordés par l'Etat aux opérateurs de transport. Lors du Comité national de sécurité dans les transports publics qui s'est tenu en décembre 2014, le ministre de l'Intérieur Bernard Cazeneuve a repris plusieurs propositions de l'UTP, de la SNCF et de la RATP, mais leur mise en œuvre devra encore faire l'objet de mesures législatives et réglementaires (source : Mobilicités du 17-12-2014).

La fraude répétitive deviendra plus risquée. Le délit de « fraude d'habitude » (puni par 6 mois de prison et 7 500 euros d'amende) sera constitué au bout de 5 contraventions seulement sur un an au lieu de 10 actuellement.

L'identification des fraudeurs sera facilitée afin d'améliorer le taux de recouvrement des amendes. Un contrôleur peut aujourd'hui relever l'identité et l'adresse d'un fraudeur, mais sans moyen de les vérifier. Dorénavant il aura le droit, comme un policier ou un gendarme, d'exiger la présentation d'une pièce d'identité.

La coordination entre les opérateurs et les forces de l'ordre sera renforcée.

La hausse de l'indemnité forfaitaire (qui pourrait passer de 49,5 euros à 72 en transport urbain) est seulement envisagée bien qu'elle soit réclamée par tous les opérateurs (l'amende forfaitaire majorée est de 180 euros en urbain). La FNAUT souhaite la fermeture des sites Internet qui conseillent les fraudeurs.

Le rôle de la SNCF

Le voyageur ne peut refuser certaines contraintes si elles sont efficaces contre la fraude (c'est le cas de la fermeture du métro lyonnais), donc finalement bénéfiques pour lui. Mais la SNCF doit, au préalable, faire ce qui est en son pouvoir sans lui en imposer.

La SNCF doit faciliter l'achat des billets, mais pas seulement sur Internet.

La tarification doit être simplifiée pour éviter la fraude involontaire (erreur du voyageur ou, beaucoup plus rarement, du guichetier). Récemment la Région Bourgogne a simplifié sa gamme tarifaire, avec seulement deux statuts (voyageur occasionnel et abonné) et deux tranches d'âge (plus et moins de 26 ans).

Les contrôles, systématiques ou inopinés, doivent être plus fréquents. La SNCF doit exiger de ses contrôleurs qu'ils soient effectivement présents dans les voitures auprès des voyageurs et fassent plusieurs passages lors des grands parcours, comme en Suisse.

Le filtrage des voyageurs à l'entrée des quais semble efficace contre la fraude. Selon le sondage YouGov, 78,3% des Français sont d'accord pour que la SNCF généralise le contrôle des billets avant de monter dans les trains. Mais la FNAUT estime que le filtrage doit ménager la possibilité de l'accompagnement des voyageurs en difficulté (personnes à mobilité réduite et voyageurs âgés, encombrés de valises ou handicapés, familles avec enfants) à bord des trains et ne pas se traduire par une diminution du contrôle dans les trains concernés.

La capacité des rames doit être adaptée à la fréquentation, d'abord pour améliorer le confort mais aussi pour faciliter le travail des contrôleurs.

Une action spécifique devrait être menée contre les tags, qui constituent une atteinte à l'image des transports publics et contribuent à créer un sentiment d'insécurité : le voyageur ne se sent pas respecté et cela peut l'inciter à la fraude. Certains exploitants y sont sensibles (RATP) mais la SNCF laisse bien souvent pourrir la situation.

La SNCF veut passer l'amende forfaitaire à 50 euros en cas d'absence de billet valable, une hausse justifiée dans les cas où le voyageur est manifestement fautif. Mais il ne faut pas élever exagérément le niveau des amendes pour ménager le voyageur de bonne foi, fautif par distraction ou incompréhension de la réglementation. Mieux vaut des contrôles fréquents et une amende forfaitaire modérée que des contrôles rares et des amendes disproportionnées. Il faut éviter de pénaliser les usagers honnêtes mais distraits.

Supprimer les contrôleurs ?

Aujourd'hui, 6 500 des 15 000 trains quotidiens circulent sans contrôleurs comme le permet le dispositif EAS (Équipement Agent Seul) : le conducteur se charge de surveiller les montées et descentes des voyageurs à l'aide de caméras embarquées et d'ouvrir et fermer les portes. Ce dispositif permet à la SNCF de redéployer ses contrôleurs sur des zones plus risquées, comme en région parisienne, mais il suscite l'opposition des syndicats cheminots.

Pour la FNAUT, une présence humaine à bord des trains est coûteuse mais souvent nécessaire. Le rôle du contrôleur est multiple :

- il doit contrôler les billets ; mais ce travail est mal assuré, et les brigades de contrôle semblent plus efficaces ;
- en tant qu'agent commercial, il doit informer les voyageurs sur les horaires et correspondances (en particulier en cas de situations perturbées, mais le conducteur peut alors le faire) ;
- en tant que chef de train, il veille à la sécurité des voyageurs, donne le départ du train et intervient en cas d'arrêt en pleine voie ; mais techniquement, le problème est résolu sans contrôleurs (cas du RER parisien) ;
- en tant que responsable de la sûreté des personnes, il doit réprimer les incivilités et alerter la police si nécessaire ; sa présence peut rassurer les voyageurs.

La FNAUT estime qu'il faut éviter tout dogmatisme et regarder les trains au cas par cas suivant le volume du trafic, la longueur du parcours, le territoire desservi et le type de clientèle.

La présence à bord d'un contrôleur est indispensable dans les TGV, TET et TER long parcours, et sur les lignes sur lesquelles les retards et incidents, ainsi que les incivilités, sont fréquents. Le contrôle systématique se justifie surtout pour les longs parcours, pour lesquels les billets sont les plus chers.

Pour les courtes distances, ce contrôle est plus difficile et les contrôles inopinés sont plus efficaces, comme en transport urbain, surtout s'il y a beaucoup d'abonnés. La circulation d'un train à agent seul (comme en Suisse) est donc acceptable :

- sur les services périurbains (pour les RER et Transilien, c'est déjà le cas) ;
- sur les trams-trains ;
- sur les lignes rurales à faible trafic et ne présentant généralement pas de problème de sûreté, mais dont l'équilibre économique est fragile et la pérennité mal assurée (un train exploité à agent unique est préférable à un autocar à agent unique soumis aux aléas et dangers du trafic routier). Les distributeurs de billets doivent alors donner toutes les destinations comme c'est le cas en Suisse et en Allemagne.

UNE TARIFICATION SOCIALE DU TRANSPORT TERRESTRE ?

Selon Julien Damon, professeur à Sciences Po, « la France est sans doute le pays où les personnes en difficulté reçoivent le plus d'aide pour la mobilité en transport public ». Mais ces aides concernent surtout les déplacements de la vie quotidienne. Une tarification sociale est déjà largement proposée sur les réseaux urbains, départementaux et régionaux. Le modèle est la tarification solidaire des transports urbains de Strasbourg, qui ajuste le prix du transport à la capacité contributive de l'usager (quotient familial).

Une tarification inadaptée

Pour les trajets à longue distance, les tarifs sociaux existants ne concernent que des cas particuliers et couvrent de moins en moins les besoins.

La carte Famille nombreuse est accordée aux familles d'au moins 3 enfants. Elle donne droit à une réduction d'au moins 30 % sur le train, mais pas sur l'avion ou l'autocar. Son intérêt social est évident, mais elle ne touche que les familles nombreuses, de moins en moins nombreuses, et sans conditions de ressources.

Le billet congé payé ne bénéficie qu'aux salariés et date de l'époque où l'on ne partait qu'une fois par an aux « grandes vacances ». De plus en plus d'actifs ne sont pas des salariés permanents. Les chômeurs ne sont évidemment pas concernés.

Pour les demandeurs d'emploi, il existe des aides à la mobilité pour un entretien d'embauche, un concours public, une formation,...

Des besoins croissants

La multiplication des offres tarifaires SNCF et la politique de yield management font qu'on peut avoir des réductions importantes par rapport au plein tarif.

Cependant les besoins de déplacement longue distance vont croissants et sont très divers, parmi la population à faible revenu, qui s'élargit. Dans bien des cas, le transport à longue distance peut être considéré comme un produit de première nécessité :

- maintien des liens familiaux dans les familles éclatées et monoparentales ;
- visite à des parents éloignés et immobilisés physiquement ;
- éclatement du marché du travail (cas où les deux membres d'un ménage travaillent, temporairement ou de manière permanente, dans des villes différentes) ;
- distance croissante entre lieu d'étude et domicile familial ;
- recherche d'emploi en dehors du cadre formel de Pôle Emploi ;

- cas des familles aux faibles revenus, monoparentales ou non, qui ne disposent plus de la carte Enfant-famille, supprimée alors qu'elle pouvait être adaptée selon les vœux de la FNAUT ;

- visites aux prisonniers, dans le cas fréquent où le lieu de détention est éloigné du domicile familial ;

- tourisme « social » (tourisme dans les zones rurales, cyclotourisme).

Le manque d'aide pour les déplacements à longue distance a plusieurs effets : réduction des déplacements au détriment des familles et de l'économie, fraude dans les trains. Une part importante de la population se sent marginalisée, cantonnée. Quand un ménage ne dispose que de 1000 euros par mois, il lui est impossible d'en mobiliser 10 % pour se déplacer.

Un coût limité, un impact fort

Les aides au transport à longue distance ne peuvent pas se concevoir, comme pour les réseaux locaux, sous forme de carte de réduction à usage permanent. Pour être « finançables », elles devraient être ciblées sur les personnes les plus démunies (RSA, revenus très faibles), ne concerner que des trajets interrégionaux, avec un kilométrage annuel limité par personne (par exemple 2 allers-retours par an, soit 4 000 km), et impliquer une participation, réduite mais significative, du bénéficiaire (2 centimes/km ?).

A titre d'exemple, si 3 millions de personnes bénéficiaient d'une aide annuelle de 300 euros pour des voyages en train ou en car, en dehors des heures de pointe, le coût serait de l'ordre du milliard, à comparer aux 500 millions que la fraude coûte à la SNCF ou aux plus de 600 milliards de la protection sociale en France. Le trafic ferroviaire augmenterait alors de 18 % (il est aujourd'hui d'environ 65 milliards de voyageurs x km).

Améliorer les taux de remplissage, aux heures creuses principalement, et les recettes de la SNCF conforteraient l'existence de trains et de lignes utiles aux territoires et qui ont souvent de bonnes réserves de capacité. La mesure bénéficierait aux réseaux TGV et TET, mais aussi aux lignes interrégionales et régionales gérées par les Régions.

Ce serait aussi un moyen efficace de lutter contre la fraude, de réinsérer des fraudeurs dans le cadre légal tout en répondant aux tenants de la gratuité du transport, de renforcer la cohésion nationale, de maintenir des liens familiaux, de fluidifier le marché de l'emploi, et de redonner à toute une part de la population le réflexe transport public.

Dominique Romann, FNAUT Pays de la Loire

TERRA NOVA ET LA ROUTE

Le laboratoire d'idées Terra Nova, proche du PS, a publié, en décembre 2013, un rapport très copieux sur la modernisation de l'action publique. Dans le chapitre « déficits publics et crédits d'intervention », on découvre une proposition inattendue qui va à l'encontre des préconisations de la commission Mobilité 21 (entretenir en priorité les infrastructures existantes).

« Les collectivités publiques dépensent chaque année 16 milliards d'euros pour les routes : 8 pour l'entretien et 8 pour les nouvelles voies. La plus grande partie des dépenses est payée par les collectivités territoriales.

Rapportés aux montants en jeu, ces travaux génèrent peu d'emplois (un milliard dépensé pour les routes génère moins d'emplois que la même dépense dans les services ou même le bâtiment).

Pour participer à la réduction des déficits publics, qui mettra inmanquablement les collectivités territoriales à contribution, sans induire un effet néfaste sur l'emploi et sur l'activité économique, il pourrait être envisagé de négocier avec les collectivités territoriales une division par deux pendant deux ou trois ans des dépenses sur les routes, et d'affecter les 8 milliards annuels ainsi dégagés à la réduction de la dette publique pour 4 milliards, l'autre moitié étant affectée par

les entités publiques à des dépenses proportionnellement beaucoup plus génératrices d'emplois (bâtiment, soutien ou création de pépinières d'entreprises, action sociale, éducation). Une telle orientation permettrait de sortir de la vision mortifère et défensive de la réduction des déficits ».

L'Union des syndicats de l'industrie routière française (USIRF) a réagi sans surprise, elle dénonce « l'inconséquence de Terra Nova : suppression de 40 000 emplois qualifiés, accélération de la dégradation des réseaux routiers (un million de km), affaiblissement de la compétitivité économique des territoires, report sur les générations futures d'une charge insupportable de reconstruction des réseaux, ... »

La proposition de Terra Nova est évidemment un peu farfelue : si elle était mise en œuvre, elle poserait de graves problèmes aux entreprises de travaux publics, amenées à licencier massivement avant de réembaucher deux ou trois ans plus tard.

Les vingt experts qui ont travaillé pour Terra Nova ont pourtant soulevé de vrais problèmes ! Les travaux routiers des départements sont surdimensionnés, leur utilité n'est jamais évaluée et beaucoup d'argent public est ainsi stupidement gaspillé.

Sécurité routière : des mesures utiles mais trop timides

Pour la première année depuis 2001, la sécurité routière s'est dégradée en 2014. Après une baisse de 10 % en 2013, le nombre de tués a atteint 3388 (+ 3,7 %), les plus touchés étant les piétons (503 tués, + 8 %) et les cyclistes (158 tués, + 7 %). Le gouvernement a réagi bien trop tardivement à ce phénomène observé dès le premier semestre.

Les 26 mesures annoncées le 26 janvier par le ministre de l'Intérieur, Bernard Cazeneuve, sont variées : baisse du taux maximal d'alcoolémie pour les jeunes conducteurs (pendant les 3 ans suivant l'obtention du permis) de 0,5 g par litre de sang à 0,2, interdiction du port d'oreillettes au volant, expérimentation du dépistage des stupéfiants par prélèvement salivaire, modernisation des radars, interdiction du stationnement à moins de 5 m des passages piétons, autorisation donnée au maire d'abaisser la vitesse sur de grandes parties ou même sur la totalité de leur agglomération, ...

Ces mesures nécessaires ne comportent cependant aucun élément décisif susceptible de créer un choc psychologique salutaire. Elles n'ont d'ailleurs suscité que peu de critiques, si l'on excepte les protestations inévitables de l'association 40 millions d'automobilistes qui dénonce rituellement « la répression » et « la chasse à l'automobiliste » (FNAUT Infos 218).

La mesure la plus efficace, préconisée par le Conseil national de la sécurité routière car elle aurait permis de sauver environ 400 vies humaines par an, consiste à réduire de 90 km/h à 80 la vitesse maximale autorisée sur l'ensemble du réseau des routes bidirectionnelles. Il est regrettable qu'un abaissement généralisé ait été écarté sans justification et que, seule, une modeste expérimentation sur quelques tronçons de routes à préciser soit tentée.

Comment, dans ces conditions, imaginer que l'objectif du gouvernement - moins de 2 000 tués par an dès 2020 - pourra être atteint ? Il faut aussi interdire tout usage du téléphone au volant, et supprimer les panneaux avertisseurs de radars (tout en mettant en place une signalisation sans équivoque de la vitesse limite) afin d'enrayer les petits excès de vitesse, bien plus dangereux qu'on le croit (FNAUT Infos 215).

Rappelons que, comme bien d'autres associations, la FNAUT réclame aussi l'abaissement de la vitesse limite sur les autoroutes de 130 km/h à 120, la valeur moyenne européenne : l'effet sur la sécurité routière serait sans doute faible, mais beaucoup de pétrole importé serait économisé et des émissions de gaz à effet de serre seraient évitées.

Notoriété de la FNAUT

La notoriété internationale de la FNAUT (FNAUT Infos 226) s'est étendue récemment à la Belgique, à l'Allemagne, à l'Occitanie et même... à Cuba.

The French Government was forced to suspend controversial plans for a HGV eco tax at the beginning of the year due to angry protests from farmers. France's Ecology Minister Ségolène Royal wants now to abandon plans for a national kilometeric tax on all heavy goods vehicles (HGV), and instead devise a levy on foreign trucks that use the nation's road network. The National Federation of Transport User Associations, FNAUT, warned that a foreigners' HGV tax would be discriminatory and would therefore contravene European Union law. It argued that the eco tax should remain firmly rooted around the « polluter pays » principle.

Tax-News.com, Brussels

Seit zwei Jahren verkehrt ein Pendlerzug zwischen Freiburg und Mulhouse. Die Tarife sind zu teuer und unübersichtlich und die Anbindungen oft schlecht. « Das Fahrgastpotential ist daher leider nicht ausgeschöpft », beklagt die Agentur für nachhaltige Mobilität, in der sich lokalen Interessenverbände, darunter die AGUS, der Fahrgastbeirat sowie sein französisches Pendant FNAUT, und Pro Bahn lose zusammengeschlossen haben, um ihrem Anliegen bei der Fahrplankonferenz am 10. März Nachdruck zu verleihen.

Badische Zeitung, 4-03-2014

La FNAUT, federacion nacionala de las associacions d'usagièrs dels transports, a publicat una lista d'un vintinat de linhas de TER que poirian desaparèisser dins los vint ans a venir. Demets elas, mantunas se troban en Occitania (Bedarius-Milhau, Marvejols-Mende, Lemotgès-Briva per Sent Iries,...). « Aquelas linhas serian vetustas, mal organizadas, amb d'oraris inadapats, doncas serian pauc frequentadas ».

Setmana, 17-01-2014

La Federación Nacional de Asociaciones de Usuarios del Transporte (FNAUT) denunció hoy el aumento del tres por ciento en el precio de este servicio en Francia, como consecuencia del incremento del Impuesto al Valor Agregado. « Esta alza iniciada a partir del 1 de enero de 2014, muy superior a la tasa de inflación, es inaceptable », afirma la Fnaut, que agrupa a 160 organizaciones. El texto advierte que esta decisión afecta sobre todo a los usuarios más modestos, para quienes el transporte público es un servicio de primera necesidad. La FNAUT consideró como incomprensible la política del gobierno y advirtió que una consecuencia podría ser la acentuación de las reducciones del transporte.

sierramaestra.cu

X Nacima Baron-Yellès, directrice d'une chaire SNCF Ecole des Ponts : « le rail ne peut répondre à tous les besoins de transport public sur tous les territoires, il possède une zone de pertinence limitée ». Le créneau de pertinence du train dépend aussi des coûts d'exploitation, donc de l'opérateur.

Bêtisier

X Jean François, vice-président du Conseil général de Moselle : « le projet de gare TGV à Vandières est purement électoraliste, pourquoi pas une gare pour soucoupes volantes à Chambley ? » On attend d'un élu important autre chose que des propos de bistrot...

Coûts externes

Selon Barbara Dalibard, directrice générale de SNCF-Voyageurs, et Philippe Joubert, membre du Conseil mondial des entreprises pour le développement durable, sans le TGV, le trafic routier serait encore plus dense, la pollution et les accidents supplémentaires coûteraient à la collectivité 400 millions d'euros par an (à méditer par les opposants aux LGV). Ils ont réclamé que les coûts externes de la route et de l'avion soient mieux reconnus, alors que le kérosène consommé par les avions n'est pas taxé et que les compagnies aériennes ne paient pas la taxe carbone. Si le prix du gazole intégrait celui des nuisances de l'automobile (congestion, bruit, pollution, émissions de CO₂), il passerait à 8 euros/l pour un trajet en heure de pointe dans une grande ville !

Ambition mal ciblée

Matthieu Orphelin, conseiller spécial énergie de la Fondation Nicolas Hulot (FNH) juge insuffisante la prime à la conversion des véhicules polluants prévue pour les ménages les moins aisés. « Il faut une prime plus ambitieuse, au moins 500 millions d'euros par an, bien au delà de ce qui est prévu dans le projet de loi sur la transition énergétique » : 500 millions, c'est plus que la subvention de l'Etat accordée pour le 3ème appel à projets de TCSP urbains (450 millions)...

Désinformation

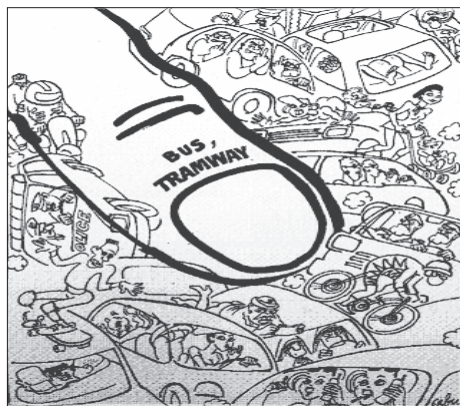
Selon les élus EELV de Rhône-Alpes, « La Suisse est le modèle à suivre ; en créant une redevance poids lourds (RPLP), et en subventionnant des services ferroviaires de qualité, elle s'est donnée les moyens de reporter massivement le transit de fret sur le rail. Mais en France, on promet des après-demains qui chantent par la magie d'un tunnel ferroviaire international ». Pas un mot sur les tunnels de base suisses, analogues à celui du Lyon-Turin que les écologistes combattent...

Championnat du monde

L'Union internationale des chemins de fer (UIC) publie chaque année le palmarès de la distance moyenne parcourue en train par chaque habitant dans les différents pays du monde ainsi que la fréquence d'utilisation du train.

Les 2307 km parcourus en 2013 placent la Suisse au premier rang mondial. Le Japon est second (1912), précédant la France (1301), l'Autriche (1280) et le Danemark (1190). Les derniers du classement sont l'Estonie, la Grèce, la Lituanie et la Lettonie.

En nombre de déplacements par habitant et par an, les Japonais sont les champions : ils en effectuent 69, devant les Suisses (53) qui sont seulement champions d'Europe, les Luxembourgeois (40), les Danois (35) et les Autrichiens (28). En queue du classement, on trouve la Suède, l'Estonie, la Roumanie, la Lituanie et la Grèce. Roumains, Lituanais et Grecs prennent le train moins de trois fois par an.



Recul de l'avion

La compagnie low-cost Ryanair a dû se résoudre à abandonner en Italie face à la redoutable concurrence des trains à grande vitesse italiens, qui relient Milan et Rome en 3h15. Ces trains sont exploités d'une part par l'opérateur historique Trenitalia, d'autre part par l'opérateur privé NTV (Italo). L'Italie est l'un des rares pays, avec le Royaume-Uni, où deux opérateurs ferroviaires proposent des liaisons rapides sur les mêmes itinéraires.

Conservatisme

Le Conseil régional PACA s'oppose à l'opérateur Thello qui a créé un train quotidien direct Marseille-Nice-Gênes-Milan (un marché que la SNCF n'a pas voulu capter) par crainte d'une concurrence qui serait faite aux TER exploités par la SNCF. Alors que l'ARAF a donné un avis favorable, il a déposé un recours auprès du Conseil d'Etat.

Chronique du développement durable

X La Suède a autorisé la circulation de camions de 60 tonnes (gigaliners ou megatrucks) au

début des années 1990. Selon l'Institut Royal de technologie, cette mesure a amélioré de 22 % la productivité du transport routier et provoqué une chute du trafic ferroviaire. Mais l'actuel gouvernement se prépare à autoriser la circulation de camions de 74 tonnes (www.megatrucks.eu/news).

X La pollution de l'air urbain, dont part significative est due aux véhicules à moteur, tue 1,2 million de citoyens chaque année dans le monde, par maladies cardio-vasculaires et respiratoires.

BIEN DIT

✓ **Yannick Jadot**, eurodéputé EELV : « la ministre de l'Ecologie alimente le sentiment populaire selon lequel la fiscalité joue contre les plus faibles alors que c'est un outil de transformation bénéfique pour tous ». Et surtout pour les plus faibles.

✓ **Jean-Yves Petit**, vice-président EELV du Conseil régional PACA : « la méthode mise en place par la Suisse pour proposer, choisir, financer et réaliser dans la plus grande transparence une infrastructure de transport est un exemple que la France devrait suivre ».

✓ **Jean Faussurier**, directeur régional de RFF en Ile-de-France : « nous voulons redonner à la petite ceinture de Paris un usage de transport public, à un horizon que l'on ne connaît pas ».

✓ **Régis Debray**, dans La Croix du 13-01-2015 : « nous devons exiger que nos responsables cessent d'être des comptables bruxellois, uniquement préoccupés par le sublime objectif de réduction du déficit et par ce non moins sublime grand dessein, le passage du rail au transport par autocar ».

Poissons rouges

Un TER Lisieux-Trouville a été arrêté après la découverte, juste après son départ, d'un colis suspect oublié sous un siège. Les passagers ont été acheminés par car jusqu'à Trouville. Le colis, oublié par un voyageur, contenait des poissons rouges dans leur bocal : ils étaient toujours vivants.

Trompette

Une valise abandonnée au beau milieu de la gare d'Orléans a obligé la SNCF à faire évacuer la gare et à y interdire toute arrivée de train. Elle contenait ... une trompette. L'incident a entraîné de nombreux retards.

Accident de la route

Selon l'institut britannique Cranfield Forensic, le pharaon Toutankhamon est mort écrasé par une carriole : de nombreux os cassés ont été découverts en étudiant sa momie, l'accident fatal a pu être reconstitué par les égyptologues.

LE RAIL EN GRANDE-BRETAGNE : UN DÉSASTRE ?

Contrairement à ce qui se passe trop souvent en France, c'est la puissance publique qui, en Grande-Bretagne comme en Suisse, définit la consistance des services ferroviaires à assurer à partir des besoins des voyageurs observés sur le terrain et des nécessités de l'aménagement du territoire. Les modèles institutionnels du rail dans ces deux pays sont totalement différents, mais les opérateurs sont des forces de propositions efficaces, et les résultats sont positifs en termes de fréquentation du train.

Apocalypse ferroviaire ?

Pourtant, selon une information diffusée récemment par la Convergence Nationale Rail, un clone de la CGT-Cheminots (FNAUT Infos 226), la situation du rail en Grande-Bretagne serait apocalyptique. Qu'on en juge.

Hausse vertigineuse des tarifs des trains de banlieue et intercitys, devenus deux fois plus élevés qu'en France (+ 60 % en 5 ans selon les syndicats alors que le salaire moyen a baissé de 6 % selon l'Institute for fiscal studies). Retards (un train sur 6 a plus de 10 minutes de retard). Vieillesse du matériel roulant (de 1996 à 2013, l'âge moyen est passé de 16 à 18 ans et l'investissement a chuté de moitié). Suppressions de personnel. Baisse des salaires. Enfin profits « colossaux » des opérateurs privés.

L'exploitation des services voyageurs est assurée par 23 opérateurs : 7 sont contrôlés par le britannique First Group et 11 par des groupes étrangers (Deutsche Bahn, le néerlandais NS et Keolis) : selon le rapport McNulty (2011), les subventions publiques (6 milliards par an) accordées à ce système très fragmenté ont doublé depuis la libéralisation et sont de 40 % supérieures à celles du système français. D'après un sondage Yougov d'octobre 2013, deux Britanniques sur trois sont favorables à une renationalisation de l'exploitation (celle de l'infrastructure est déjà intervenue en 2002, FNAUT Infos 155).

Une vision plus réaliste

La FNAUT n'a jamais présenté le système britannique comme un modèle (la formule des franchises n'a rien à voir avec la délégation de service public qu'elle préconise en France). Mais elle a dénoncé les descriptions trop schématiques de la situation britannique, qui est complexe, et les critiques systématiques émises par les défenseurs d'une conception monopolistique du rail.

Pour y voir plus clair, la FNAUT a interrogé Trevor Garrod, président de la Fédération Européenne des Voyageurs et membre de l'International Group de

Rail Future. Voici sa réponse, celle d'un bon connaisseur du rail sans a priori idéologique.

1. Il est exact que les tarifs ont augmenté plus vite que les salaires et que les syndicats, les travaillistes et les écologistes protestent contre cette évolution.

Mais les tarifs concernés par ces hausses sont surtout les tarifs « de dernière minute » ainsi que les tarifs proposés aux voyageurs ne possédant pas de carte de réduction (seniors, familles, jeunes, handicapés).

Les voyageurs qui peuvent acheter leur billet à l'avance et disposant d'une latitude concernant la date et l'heure de leur voyage peuvent trouver des tarifs très bon marché.

Je dépense moins de 30 euros, y compris deux tickets de métro, pour un trajet aller-retour de 200 km entre la ville où j'habite et Londres.

Il n'existe pas, en Grande-Bretagne, de carte de réduction générale analogue à la Bahnkarte allemande, mais les cartes spéciales sont utilisées par de nombreux voyageurs et offrent des réductions intéressantes.

2. Le nombre des voyageurs a augmenté depuis la privatisation de 1994, mais il avait augmenté aussi pendant la période précédente. Il est donc difficile de préciser l'effet spécifique de la privatisation sur l'usage du train.

Ce qui est certain, c'est que de nombreux exploitants privés ont augmenté les fréquences de leurs services et attirent ainsi davantage de voyageurs malgré des tarifs moyens nettement plus élevés que ceux de la SNCF.

3. La hausse de 2 ans de l'âge du matériel roulant entre 1996 et 2013 n'est pas significative. Pendant la période qui a précédé la privatisation, on a construit beaucoup de nouvelles rames, si bien qu'en 1996 une grande partie du parc était moderne. Il est vrai aussi que la libéralisation, au moins au début, n'a pas encouragé l'investissement.

4. Le système britannique fragmenté est beaucoup trop compliqué et donc coûteux pour les contribuables.

5. Le problème principal auquel les voyageurs sont confrontés aujourd'hui, c'est le manque de capacité du réseau. Dans les années 1980 puis pendant les premières années de la privatisation, on n'a pas assez investi dans le développement du réseau. Même l'actuel gouvernement conservateur/libéral-démocrate reconnaît qu'il est nécessaire de rattraper le retard car le nombre des voyageurs augmente.

Le fait que l'infrastructure (Network Rail) soit publique, comme le réseau de RFF en France, est un facteur favorable.

Activités de la FNAUT

● Marc Debrincat a été auditionné par la section Développement durable du CESE sur « la révolution numérique et les évolutions des mobilités individuelles et collectives ».

● Jean Sivardière a rencontré Etienne Hermite, directeur général de Zipcar, société parisienne d'autopartage.

● Marie-Rose Bernazzani et Laurent Breyton ont représenté la FNAUT lors de la manifestation de défense du train de nuit Paris-Berlin.

● Jean Lenoir a été auditionné par le sénateur Louis Nègre au sujet du projet de loi sur la transition énergétique.

● Jean Lenoir a rencontré François Commines, sénateur-maire de Sète, sur le projet SNCF concernant les dessertes Intercités Bordeaux-Marseille-Nice.

● Bruno Gazeau, conseiller du bureau de la FNAUT, est intervenu lors du dîner-débat organisé par le Club de l'Europe sur « le rôle du bus et du car dans la mobilité durable ».

● Jean Sivardière et Luc Humbertjean ont rencontré Thierry Le Guilloux, directeur de VIIA, filiale de Geodis chargée de concrétiser le projet d'autoroute ferroviaire atlantique.

● Jean Sivardière et Jean Lenoir ont rencontré Jacques Beltran, vice-président du constructeur ferroviaire Alstom, Emmanuel Bois, directeur Développement Collectivités locales et Gaku Kawabe, directeur Développement Régions et TET.

● Jean Sivardière et Jean Lenoir ont été reçus par François Poupard, nouveau patron de la Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM), ministère de l'Ecologie.

● Bernard Gobitz a participé à la 3ème réunion de la conférence périodique pour la relance du fret ferroviaire.

● Jean Sivardière est intervenu dans l'atelier « Vie quotidienne : la société civile peut-elle avoir une influence sur les priorités de recherche ? » organisé lors du colloque « Réinventer l'alliance science-société ».

● Jean Sivardière, Jean Lenoir et François Jeannin ont été auditionnés par la commission, présidée par le député PS Philippe Duron, chargée d'étudier l'avenir des trains Intercités.

fnaut infos- Bulletin mensuel d'information

Directeur de publication : Jean Sivardière
CPPAP n° 0915 G 88319 - Dépôt légal n°232
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

INFRASTRUCTURES, OFFRE, TARIFICATION : LE TRANSPORT URBAIN À LA VEILLE D'UNE CRISE

Des investissements à la hauteur des enjeux ?

Le 3ème appel à projets de TCSP prévu lors du Grenelle de l'environnement va se concrétiser, avec deux ans de retard. C'est, enfin, une avancée : les 99 projets sélectionnés coûteront au total 5,2 milliards d'euros, la subvention de l'Etat se monte à 450 millions d'euros.

Mais bien des investissements restent nécessaires compte tenu des retards accumulés et de l'évolution de la demande. On est d'ailleurs loin de la subvention totale prévue d'ici 2020 lors du Grenelle de l'environnement (1,8 milliard contre 2,5). Un 4ème appel à projets est donc urgent. Il doit porter préférentiellement sur :

- les TCSP dans les agglomérations de taille moyenne (le tramway de Besançon et le BHNS de Metz ont démontré récemment la pertinence des TCSP dans les agglomérations de ce type) ;

- la revitalisation des étoiles ferroviaires des grandes agglomérations (par exemple la réouverture de la ligne Lyon-Trévoux) afin de structurer l'urbanisation périphérique.

Encore faut-il que les collectivités prennent la mesure des besoins et élaborent des projets ambitieux. A Amiens, Nîmes et Tours, les élus UMP ont renoncé à une première ou deuxième ligne de tramway ; à Montpellier, le maire divers gauche Philippe Saurel abandonne ce qu'il appelle le « tout-tramway » (en Avignon, le tramway l'a finalement emporté, malgré l'opposition stupide de Cécile Helle, maire PS de la ville centre).

La FNAUT rappelle qu'en matière d'investissement, il faut voir grand pour équiper les axes lourds :

- à Nantes, le Busway a été retenu à la place du tramway : mais ce BHNS, très bien réalisé techniquement, est aujourd'hui victime de son succès et ses usagers en souffriront longtemps ;

- à l'inverse, le Grand Besançon a fait le choix intelligent du tramway malgré sa taille modeste (180 000 habitants), et le succès est au rendez-vous ; quant à l'agglomération de Caen, elle a finalement choisi le tramway pour remplacer son « tramway sur pneus » peu fiable et de faible capacité.

Comme nous l'expliquons en page 8, le financement n'est pas vraiment un obstacle. Ce qui manque, c'est la volonté politique de l'Etat et des élus locaux.

Jean Sivardière ■

Les transports urbains sont saturés en zone dense et sous-développés en périphérie : la situation est critique en Ile-de-France et s'aggrave dans les grandes villes de province, alors même que la demande de transport public est croissante (FNAUT Infos 218). L'étalement urbain diffus n'est pas maîtrisé et les embouteillages et la pollution de l'air se renforcent dangereusement. Or le gouvernement s'intéresse peu au transport public, il réduit ses dotations aux collectivités locales. Il cherche au contraire, contre tout bon sens, à relancer les travaux routiers, et la voiture retrouve les faveurs de bien des nouveaux élus municipaux (FNAUT Infos 226 et 229). Mais cette politique mène à une impasse alors qu'il est possible d'éviter la crise du transport public et de la vie urbaine qui s'annonce.

L'accessibilité de l'espace public et des transports

La loi du 11 février 2005 « pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées » transpose une directive européenne qui impose, à partir du 1er janvier 2015, l'accessibilité des transports, de la voirie et des bâtiments. Elle répond à une demande forte du public.

Mais de nombreuses mesures annoncées n'ont pas été mises en œuvre et, le 25 septembre 2014, le gouvernement a publié une Ordonnance sur l'accessibilité qui détricote la loi de 2005 en abaissant le niveau de l'ambition initiale à travers de nombreuses dérogations.

Après deux lois d'accessibilité votées en 1975 et 1991 mais inappliquées (FNAUT Infos 181), c'est un retour en arrière imposé aux millions de personnes handicapées, de personnes âgées, de parents avec enfants en bas âge, de femmes enceintes, de blessés temporaires, mais

aussi d'usagers valides de l'espace public, piétons et cyclistes, et d'usagers des transports, éventuellement chargés de bagages, qui souhaitent pouvoir se déplacer plus librement.

Les associations représentatives spécialisées, ainsi que la FNAUT, sont rassemblées au sein du « Collectif pour une France accessible pour tous ». Selon ce collectif, « au lieu d'accompagner les acteurs retardataires vers la mise en accessibilité, le gouvernement récompense les mauvais élèves qui ont joué la carte de l'attentisme ».

Les associations insistent sur deux points fondamentaux :

- l'accessibilité n'est pas une revendication catégorielle, toute la population est concernée car elle vieillit ;

- plus les adaptations indispensables tarderont, plus leur coût augmentera.

Le Défenseur des Droits et le Conseil National Consultatif des Personnes Handicapées ont eux aussi émis un avis défavorable à l'Ordonnance.

Trafic dense à Paris (photo : Marc Debrincat)



L'Organisation de Coopération et de Développement Économiques (OCDE) a la réputation de promouvoir avant tout une politique économique très libérale. C'est une vision assez simpliste et injuste. L'OCDE effectue des études sur l'environnement qui ne minimisent pas les problèmes. Loin de nier le changement climatique, elle coopère avec le GIEC (Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat) et plaide depuis plus de 20 ans pour une fiscalité écologique (ce qui, pour elle, ne doit pas se traduire par une hausse globale du taux d'imposition, car elle serait compensée par une baisse des charges pesant sur le travail).

En février 2012, l'OCDE a ainsi publié un ouvrage remarquable intitulé « Les politiques de la ville compacte : évaluation comparative ». Elle présente notamment une série d'études de cas, dont l'agglomération parisienne, et préconise une densification des villes, celle-ci pouvant à la fois contribuer à protéger l'environnement, et économiser l'énergie, favoriser une croissance économique plus écologique et améliorer la convivialité et la qualité de la vie : il n'y a pas de réelle contradiction entre tous ces objectifs. La densification économise aussi des ressources foncières qui se raréfient, et permet le maintien de terres agricoles proches des villes afin d'encourager la consommation d'aliments produits localement.

Comment densifier ?

L'OCDE évoque la taxation des nouveaux aménagements qui ne respectent pas des exigences minimales de densité. Un tel mécanisme a été proposé en France, mais il est très controversé, non seulement bien sûr parce qu'il s'agirait d'une taxe de plus, mais aussi parce que la densification urbaine a plutôt mauvaise presse, malgré tous ses avantages si bien relevés par l'OCDE. Les craintes qu'elle suscite ne sont qu'effleurées dans l'étude, peut-être parce qu'elles sont moins vives dans d'autres pays membres.

Le malentendu que suscite ce concept tient sans doute à ce qu'il fait immédiatement songer aux tours et barres héritées des années 60. Or ce type d'habitat, aujourd'hui rejeté à juste titre, est faussement dense, car la distance entre les immeubles est bien plus grande qu'entre des immeubles classiques de type haussmannien (immeubles jointifs, de 4 à 7 étages).

A densité égale, de petits immeubles sont bien plus agréables à vivre, et c'est bien cette forme de densification qu'il convient d'encourager. Ajoutons que la densité favorise le maintien des commerces de proximité, et que la consommation d'énergie pour le chauffage, par

habitant, est bien plus faible en appartement que dans une maison isolée.

Mais l'aversion pour la densité atteint parfois un point tel que l'on voit, dans des artères urbaines où la plupart des immeubles font 4 ou 5 étages, des municipalités autoriser, voire imposer, la construction de bâtiments de 2 ou 3 étages seulement. Une commune francilienne a aussi interdit toute nouvelle construction en cœur d'îlot, alors que certains îlots sont suffisamment vastes pour que l'immeuble puisse être entouré d'un grand jardin !

Certes, il n'est pas possible de densifier partout, ni toujours de la même manière. On ne peut détruire ou défigurer les quartiers pavillonnaires existants. Un surhaussement ou un agrandissement de certaines maisons de ces quartiers est toutefois envisageable, de même que la construction d'une seconde maison sur les terrains très vastes. Et la densification doit alors s'accompagner d'un renforcement proportionné de la desserte en transports collectifs.

Pour ceux qui seraient résolument allergiques à la vie en appartement, il y a la maison de ville, à deux faces avec jardin à l'arrière, si répandue en Europe du nord. Cet habitat est moins compact, mais reste moins gaspilleur d'énergie et d'espace que le pavillon quatre faces dont, dit-on, rêverait tout Français...

Ville dense et transport

La ville dense, plus favorable aux transports publics, à la marche et au vélo, réduit l'usage de la voiture et rend les emplois et services plus accessibles. La durée des trajets diminue, de même que les coûts et les nuisances liés aux transports, à la distribution d'énergie et d'eau et à la collecte des déchets.

L'étude préconise la rénovation de l'habitat existant, le rapprochement des zones d'habitat et d'emploi (notamment en mixant les fonctions), le maintien ou la création d'espaces verts.

En matière de transport aussi, l'étude recommande un réaménagement de l'existant (on songe immédiatement à la Petite ceinture parisienne...). Enfin, elle va jusqu'à suggérer de juguler la congestion automobile par la fiscalité sur les véhicules et les carburants.

En conclusion, l'OCDE, confirmant le point de vue développé de longue date par la FNAUT (FNAUT Infos 97, 117, 143, 183, 196), recommande d'éviter une consommation excessive d'espace et une dépendance accrue à l'égard de la voiture en liant politique d'urbanisme et transport, et en renouvelant l'offre de transport public.

Jacques Scornaux, AUT Ile-de-France

New-York, une ville écologique !

Selon Gérard Bronner, professeur de sociologie à Paris-Diderot, une ville écologique n'est pas constituée de maisons individuelles et d'espaces verts agrémentés de quelques éoliennes et panneaux solaires.

Il a demandé à ses étudiants d'imaginer une ville écologique : 12 % mentionnent le traitement vert des déchets, 33 % des sources d'énergies renouvelables, 53 % des vélos ou des transports en commun. Mais les thèmes de la verdure et des maisons à « taille humaine » sont omniprésents : 72 % des dessins représentent des villes faites de maisons individuelles, 86 % des espaces verts et 77 % des zones urbaines étalées. Peu de croquis évoquent une ville à forte compacité. Et pourtant...

Le magazine américain Forbes a discerné la palme de la région la plus écologique des USA au Vermont, une région bucolique dont les habitants vivent dans de belles maisons individuelles, font du tri sélectif et ont une conscience forte des enjeux écologiques.

Mais le bilan écologique de cet Etat est catastrophique. Un habitant consomme 2 000 litres d'essence par an, 400 litres de plus qu'un Américain moyen ! Son bilan carbone est très mauvais : l'étalement urbain rend la région attractive, mais les transports collectifs inefficaces et la voiture indispensable.

Conclusion contre-intuitive : la ville la plus écologique des USA est New-York ! Elle ne correspond pas du tout à notre imaginaire écologique mais les New-Yorkais sont peu énergivores, leurs rejets de CO₂ sont inférieurs de 30 % à la moyenne américaine.

A New-York, les transports collectifs sont rois. Ailleurs, aux États-Unis, on possède en moyenne deux voitures par ménage, tandis qu'à Manhattan 77 % des citoyens ne sont pas motorisés. En effet, cette ville est d'une extrême compacité avec 10 000 résidents par km². Cette densité est favorable aux transports collectifs et aux immeubles à logements multiples, les bâtiments ayant la meilleure efficacité énergétique.

« Si New-York est la ville la plus écologique des États-Unis, ce n'est pas parce que ses habitants sont plus vertueux, mais seulement parce qu'ils vivent proches les uns des autres. La taille des logements et la distance moyenne entre chaque logement sont des données plus déterminantes que la sensibilité et la bonne volonté écologique des populations. Car cette sensibilité peut nous conduire à nous éloigner des villes pour vivre dans un cadre pastoral, la pire décision qui soit sur le plan écologique ».

La sécurité routière en milieu urbain

L'entreprise Dekra, leader mondial en services de sécurité automobile, a publié, en octobre 2014, à l'occasion du Mondial de l'Automobile, un rapport sur la mortalité routière dans les villes européennes de plus de 50 000 habitants : selon les données officielles recueillies auprès des ministères des transports et des instituts de recherche, 572 villes ont atteint l'objectif d'une mortalité routière égale à zéro pendant au moins une année entre 2009 et 2012 (source : La Croix).

Les grandes villes françaises sont globalement moins sûres que celles d'Espagne ou de Grande-Bretagne : 11 % seulement des villes de plus de 100 000 habitants (5 villes sur 39, soit 13 %) sont parvenues à éviter tout accident mortel sur leur territoire pendant au moins une année entre 2009 et 2012, contre 43 % en Espagne et 47 % en Grande-Bretagne.

Selon Dekra, en France, où 28 % des accidents mortels ont lieu en milieu urbain, les efforts en matière de sécurité routière ont été concentrés sur le réseau routier interurbain. Seules 34 villes ont atteint l'objectif « zéro mort », parmi lesquelles Villeurbanne (Rhône) et Rueil-Malmaison (Hauts-de-Seine) : leurs bons résultats ont été obtenus par des actions préventives combinées à des réaménagements de la voirie urbaine.

A Rueil-Malmaison (80 000 habitants), la population est associée à la recherche d'une meilleure sécurité routière. La ville organise depuis 2008 des interventions de la police municipale dans les établissements scolaires, et 1 800 élèves bénéficient chaque année de cours théoriques et pratiques. Des contrôles routiers hebdomadaires sont menés par les polices nationale et municipale. Mais l'innovation principale est l'opération annuelle « sanction éducation » : l'automobiliste en infraction qui accepte de suivre une journée de stage de sécurité échappe à l'amende et au retrait de points.

À Villeurbanne (140 000 habitants), une banlieue de Lyon, la ville mise avant tout sur un meilleur partage de l'espace public et le développement du vélo. Depuis 2008, elle a aménagé 20 km de nouvelles pistes cyclables. La vitesse a été réduite sur plusieurs grands axes et les zones 30 ont été étendues, notamment aux abords des écoles avec des aménagements sécurisés. Enfin, les collégiens et lycéens bénéficient d'opérations de sensibilisation à la sécurité routière et peuvent apprendre les règles de circulation sur une piste spécialement aménagée.

Enquête à Reims

Après Nantes, Strasbourg, Lille et Montpellier (FNAUT Infos 215), puis Orléans, Bordeaux, Dijon et Rennes (FNAUT Infos 223), Jean Macheras, animateur du réseau Déplacements urbains de la FNAUT, poursuit ses enquêtes sur les déplacements dans les grandes agglomérations françaises.

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 sur toutes les agglomérations étudiées sont disponibles sur le site www.fnaut.fr.

L'enquête sur Reims a été menée en collaboration avec l'Association des Piétons et des Usagers des Transports Collectifs de Reims et des Environs et l'association Vél'Oxygène.

3 pieds

Pour les fréquences satisfaisantes de la desserte de pointe par le tramway et les principales lignes de bus, et le maintien en soignée d'un service étendu.

Pour les arrêts bien conçus de tram et les abribus les plus récemment équipés : bonne accessibilité pour personnes handicapées et non-voyantes, bancs confortables en bois doublés parfois de bancs à l'extérieur, information satisfaisante.

Pour le service de transport à la demande proposé dans 9 communes périphériques, rabattant leurs habitants sur une station du réseau bus-tram sur simple réservation.

3 pots d'échappement

Pour des bus insuffisamment attractifs : fonctionnement irrégulier dû à un système de régulation des feux n'accordant aucune préférence à la circulation des bus par rapport à la circulation générale, véhicules bruyants où l'usager est souvent secoué.

Pour une qualité médiocre de l'information : absence le plus souvent d'affichage des temps d'attente aux arrêts de bus, écrans dans les véhicules ne fonctionnant pas, plans de quartier dans les abribus ignorant les bus, plan bus-tram du centre-ville peu lisible.

Pour une politique favorisant trop l'automobile par rapport à la marche et au vélo : espaces piétons insuffisants, trottoirs étroits ne permettant pas à deux fauteuils ou poussettes de se croiser, traversées de boulevards souvent dangereuses, aménagements cyclables interrompus à chaque carrefour et provoquant des conflits avec les piétons par leur report fréquent sur les trottoirs.

Succès du tram de Tours

Dans un contexte difficile (crise économique, opposition de citoyens conservateurs, recours en justice, coûts en hausse), Tours Plus a mené à bien dans les délais son projet de tramway, entré en service en septembre 2013. Un an plus tard, on constate que cette première ligne est un grand succès (55 000 voyageurs/jour, attendus seulement en 2016). Le soin apporté à l'esthétique en fait certainement le plus beau tramway de France que l'on vient « visiter » de loin. L'embellissement de la ville, la meilleure fréquentation des commerces centraux sont évidents et reconnus par les anciens détracteurs du tramway. Le changement de municipalité pourrait être fatal à l'extension du réseau. Une raison de plus pour rendre hommage à ceux qui en ont créé le premier maillon.

Jean-François Troin, ADTT Tours

Dijon continue

En 2008, lors du 16ème congrès de la FNAUT tenu au Mans, un Ticket vert avait été attribué au Grand Dijon pour sa « politique progressive, cohérente et déterminée de développement des modes alternatifs à la voiture et de maîtrise du trafic automobile ». Le Grand Dijon venait de lancer son tramway et de commander du matériel avec Brest.

Cette démarche a été poursuivie par l'introduction de 102 bus hybrides sur un parc total de 171 engins : un moteur diesel est couplé à un moteur électrique, l'énergie électrique est restituée au freinage et une fonction « Stop and Start » coupe le moteur aux arrêts commerciaux ou liés au trafic général.

Ces 102 bus et les 33 rames de tramway ont notoirement amélioré la qualité du service offert aux usagers, réduit les nuisances sonores subies par les riverains et permis des économies substantielles de carburant. Ainsi le bus n'est pas le parent pauvre du tramway.

Tous ces engins sont entretenus dans un centre construit à partir de matériaux recyclés, autonome et même fournisseur d'énergie grâce aux panneaux photovoltaïques installés sur ses toits. Les eaux de lavage sont recyclées et proviennent de la récupération d'eau d'infiltration dans un parking de la ville. Le chauffage est assuré par géothermie profonde pour le bâtiment administratif et à hauteur de 80% par un système de récupération de chaleur sur un réseau d'eaux usées. A noter aussi l'engazonnement de 15 des 20 km de lignes de tramway, la piétonnisation de l'axe principal du centre historique, le développement des pistes et trajets cyclables. La tarification est modérée et bien adaptée aux besoins de chacun.

Alain Morino-Ros, FNAUT Bourgogne

REDÉFINIR LES MISSIONS DES TAXIS TRADITIONNELS

Les artisans taxis traditionnels se plaignent de la concurrence nouvelle que leur opposent les VTC (voitures de tourisme avec chauffeur, ex-voitures de grande remise), motos-taxis, voitures en libre-service, sociétés exerçant des pratiques commerciales déguisées en covoiturage... Ayant eux-mêmes peu évolué, ils se situent mal dans cette jungle, à cheval qu'ils sont entre un statut libéral - le chauffeur est seul maître à bord - et un statut public, du fait qu'ils sont soumis à des règlements et à une autorité publique (la préfecture de police dans l'agglomération parisienne, les préfectures en province).

Un service public

Pour la FNAUT, les taxis doivent clairement se situer dans le service public. Il faut les considérer comme un complément naturel des transports collectifs, placé à ce titre sous l'aile de l'Autorité organisatrice des transports. Celle-ci doit faire en sorte :

- qu'ils soient présents dans tous les quartiers des grandes agglomérations, et qu'on sache où les trouver ;
- qu'ils soient facilement repérables, avec une identité visuelle commune des véhicules et des stations ; ces dernières devraient être indiquées sur les plans des réseaux de transport collectif ;
- que leurs prix soit abordables (le taxi ne doit pas être considéré comme un mode de déplacement pour riches, mais comme un outil auquel les citoyens quels qu'ils soient n'hésitent pas à recourir pour des déplacements occasionnels : trajets familiaux, achat volumineux, transport de bagages) ;
- qu'ils soient physiquement accessibles ; l'autorité organisatrice doit

inciter à la généralisation de véhicules spécialisés dans lesquels puissent monter facilement des personnes âgées voire handicapées, et même des familles entières : des « taxis pour tous » comme le sont les « cabs » londoniens.

Un bon exemple de ville qui s'efforce d'intégrer les taxis dans l'organisation de ses déplacements est celui d'Angers, où les 54 taxis de la localité ont une identité visuelle commune, dans une tonalité de gris, une identité qui concerne les voitures, mais également les stations de taxi.

Taxis et VTC

La loi Thévenoud, adoptée par le Parlement en septembre 2014, restreint aux seuls taxis le droit de prendre des clients à la volée dans la rue ou d'être « géolocalisés » (le client détecte et appelle un taxi présent dans les parages). Les VTC doivent s'en tenir au marché des courses avec réservation préalable (c'est-à-dire commandées à l'avance) ; leurs chauffeurs doivent désormais avoir une certification professionnelle et les entreprises avoir fait la preuve de leur capacité financière.

Cette nouvelle loi, qui protège les taxis, ne les dispense pas de se moderniser et d'être beaucoup plus qu'aujourd'hui tournés vers le client, au lieu de se recroqueviller comme ils le font trop souvent dans une attitude défensive et corporatiste.

Un taxi remplacer 3 à 4 voitures personnelles. Un service public de taxis très présent, commode et financièrement à la portée de tous contribuerait à réduire les nuisances et l'accaparement de l'espace public par la voiture.

Jean Macheras, AUT Paris

Marcher en ville

Encourager la marche en ville, excellente pour la santé, passe par la création de rues piétonnes et autres ZTL, zones de rencontre, zones 30... et la libération des trottoirs. La FNAUT est favorable au 30 km/h comme règle générale, le 50 km/h étant l'exception.

Selon les exploitants des réseaux urbains, la marche peut être un substitut au transport collectif sur les courtes distances. Elle permet aussi de supprimer les détours des lignes de bus et d'augmenter la distance entre les arrêts, donc d'accroître la vitesse commerciale et la qualité de service. Une interstation de 500 m au lieu de 300 m, dans une zone plate, ce n'est pas trop demander à l'usager en temps et en fatigue, y compris pour les personnes âgées. Mais il faut alors veiller à ce que les cheminements vers les arrêts de bus soient sécurisés et agréables.

Conduire son enfant à l'école en voiture est une pratique très fréquente et déplorable : l'enfant arrive endormi, il apprend la voiture mais non la ville. Pour réduire cette pratique, il faut multiplier les opérations pédibus, organiser des cheminements sûrs vers l'école, et interdire la dépose-minute devant l'école en aménageant autour de chaque école un « no-car land ».

Jean Macheras

Pedibus - Les Européens consacrent en moyenne 42 minutes par jour à conduire leurs enfants à l'école en voiture. Ce trajet, le plus souvent de moins de 1 km, est aussi le plus consommateur de carburant et le plus polluant. D'où l'intérêt du Pedibus, bus pédestre qui a tout d'un bus traditionnel : une ligne définie, un chauffeur, des arrêts... mais sans les nuisances sonores et olfactives. Certains organisateurs demandent une participation de quelques euros pour couvrir les frais d'assurance.

Autolib' : quel intérêt ?

Apparues en décembre 2011, les petites autos électriques en libre service Autolib' devaient amener les Parisiens et habitants de la proche banlieue à renoncer à leur voiture particulière, ou à moins l'utiliser. La FNAUT avait alors émis des doutes sur l'intérêt de cette formule coûteuse en véhicules, en aménagements et en circulations supplémentaires (notamment pour rééquiper les stations vides), alors que les mêmes ressources financières auraient été utilisées plus efficacement à moderniser ces voitures partagées que sont les taxis (FNAUT Infos 219, 223, 226).

Une première enquête, menée fin 2013 par le bureau de recherche 6t pour le compte de l'ADEME, révélait qu'Autolib' prenait des parts de marché, certes à la voiture particulière et au deux-roues motorisé, mais aussi au transport collectif, au vélo et au taxi, ce qui n'était pas le but annoncé !

Une seconde enquête menée par 6t sur le même panel fin 2014 révèle que les mêmes usagers utilisent moins Autolib' qu'il y a un an, et plus... leur véhicule motorisé personnel (voiture ou deux-roues), le parcours effectué en voiture sous l'une des deux formes étant pratiquement inchangé : 315 km en 2013, 314 en 2014.

Finalement à quoi a servi Autolib' ? Le rapport 6t conclut de façon très claire : « pour inciter à une démotorisation, il faut jouer sur d'autres leviers que la seule offre Autolib', et parmi eux sur les contraintes à l'usage de la voiture personnelle ... Autolib' semble redonner goût à la voiture particulière chez les abonnés qui en ont conservé une ... Quand l'alternative existe, il faut aussi de la contrainte à l'usage de la voiture particulière. Une contrainte qui doit être assumée et portée par la collectivité publique ».

Pour la FNAUT, l'alternative n'est pas la voiture en libre-service, qui maintient la culture automobile et le refus de changement de mode de la part de ses « addicts ». C'est tout ce qui peut favoriser la marche, le vélo, les transports collectifs et semi-collectifs (taxis), c'est-à-dire les modes les mieux adaptés à la vie urbaine.

Autre observation des experts : la formule classique d'autopartage traditionnel « en boucle » (Mobizen, Citiz ou Zipcar), qui oblige à rendre la voiture là où on l'a prise, est bien plus compatible avec un comportement « écomobile » de ses usagers, du fait qu'elle est utilisée de manière occasionnelle et pour des usages très spécifiques. Il faut donc rendre l'autopartage traditionnel aussi visible pour le public qu'Autolib'.

Jean Macheras

Selon une récente étude OpinionWay réalisée auprès de 2200 cyclistes dans 10 grandes villes françaises pour l'assureur MMA, 95 % des cyclistes urbains se sentent particulièrement en danger à vélo car, en l'absence d'habitacle, le moindre choc peut avoir pour eux des conséquences graves.

Pourtant 77 % d'entre eux reconnaissent prendre autant voire plus de risques à vélo que lorsqu'ils sont en voiture, moto ou scooter, en raison d'un sentiment d'impunité (peu de risques d'amende, pas de mise en danger des autres usagers de la voirie).

Mais l'étude est en fait un procès à charge contre les cyclistes, dont le Club des Villes et Territoires Cyclables ainsi que la Fédération des Usagers de la Biciclette ont rejeté les conclusions.

« Plus de 60% des cyclistes urbains se mettent eux-mêmes en danger en ne mettant jamais de casque, et 52 % en ne portant pas de gilet fluo ». Réponse : « ces accessoires ne sont pas obligatoires, et sont très peu protecteurs face à un automobiliste en excès de vitesse ou à un poids lourd en manœuvre ».

L'étude affirme aussi que « 88 % des cyclistes ont déjà commis une infraction » : « ce chiffre est comparable à celui constaté chez les automobilistes dans d'autres sondages (excès de vitesse, accélération au feu orange, oubli du clignotant, stationnement sauvage). Les cyclistes ne sont pas plus indisciplinés que les autres usagers de la voirie ! »

Affirmer qu'on se sent davantage en sécurité en deux-roues motorisé, alors qu'il y a six fois plus de tués avec ce mode de déplacement, est inadmissible.

L'étude MMA fait la part belle au tout-voiture, alors que la vitesse des usagers motorisés est l'une des premières causes d'insécurité en ville pour les cyclistes et les piétons. Réduire la vitesse, comme le font de plus en plus de villes en passant de 50km/h à 30km/h, agit directement sur les causes de l'accident, contrairement au casque qui ne peut qu'en limiter les conséquences, tout en donnant une impression très trompeuse de sécurité.

Le CVTC et la FUB rappellent toutes les actions menées pour sensibiliser les usagers au partage de la voirie, promouvoir un éclairage efficace des vélos, ou faire évoluer le code de la route (doubles sens cyclables, tourne-à-droite vélo aux carrefours) vers le code de la rue réclamé par les promoteurs du vélo urbain, qui permettrait un apaisement général du trafic. Sans parler des efforts des collectivités pour créer des aménagements cyclables plus sûrs et accompagner les actions d'apprentissage vélo et de remise en selle.

Le vélo progresse en France

Selon une enquête du Club des Villes et Territoires Cyclables, l'usage régulier du vélo augmente de 3 % par an depuis 2008. Les Français parcourent en moyenne 87 km à vélo par an, trois fois moins que les Allemands.

Le vélo dans les capitales européennes

Copenhague est l'une des villes championnes du vélo en Europe : 26% des déplacements y sont effectués en vélo. Elle n'est surpassée que par Amsterdam : 33 %. Ailleurs, l'usage du vélo est plus modeste : Berlin 13 %, Berne 11 %, Ljubljana 10 %, Helsinki 7 %, Vienne 6 %, Varsovie 5 %, Londres 3 %, Paris 3 %, Dublin 3 %, Athènes 2 %, Madrid 1 %, Rome 0 %. A noter le score médiocre de Paris malgré l'existence du service de location Vélib' depuis déjà 7 ans.

En Europe, 50 % des trajets effectués en voiture sont inférieurs à 5 km, 30 % sont inférieurs à 3 km : des distances à la portée d'un cycliste. Nombre d'entre eux, en milieu urbain, pourraient aisément être effectués en transport public, en vélo (en 15 à 20 min) ou à pied (en 30 à 50 min).

Source : www.notre-planete.info

Polytechniciens cyclistes

Le vélo, « la dernière invention néolithique » selon Brice Lalonde, est encore perfectible. Trois jeunes « polytechniciens ayant des idées » - Sébastien Martin, Alexis Mocellin et Matthieu Toutlemonde (promotion 2011) - viennent de mettre au point un prototype de « vélo intelligent », SAM, capable de changer de vitesse automatiquement en fonction du terrain et des capacités physiques du cycliste. Pour cette innovation, ils ont obtenu le prix 2013 Jean-Louis Gerondeau-Zodiac Aerospace.

Triporteurs

Le transport par triporteur se développe en France. La société lyonnaise Cyclopolite, créée en 2003, est maintenant implantée dans dix villes, elle emploie des étudiants et son chiffre d'affaires annuel est d'un million d'euros. Un triporteur coûte 6 000 euros. Il permet le transport de personnes, au prix de deux euros par client et par kilomètre, et les livraisons grâce à un coffre de 600 litres (La Croix).

A Paris, Monoprix s'est équipé de 33 triporteurs pour acheminer ses livraisons à ses clients. Ailleurs en Europe et aux USA, de gros distributeurs (Fedex, DHL) s'équipent aussi de tricycles pouvant transporter jusqu'à 300 kg de marchandise. Selon DHL, « c'est moins cher et plus rapide, nos employés sont moins stressés et plus heureux » (source : MDB).

VAE périurbain

Les habitants de la haute vallée de l'Azergues sont de plus en plus nombreux à se rendre quotidiennement par le train dans l'agglomération lyonnaise. Ainsi une centaine d'entre eux utilise la gare de Lamure-sur-Azergues, dont le parking est saturé. Or ils habitent à moins de 10 km de la gare. Dorénavant des vélos à assistance électrique (VAE) sont disponibles à la location dans les gares de Lamure et d'Amplepuis, au prix de 20 euros par mois. Coût pour les communes concernées : 200 000 euros, l'Etat a accordé une aide de 33 % (Environnement magazine).

Véloroutes

Le réseau français de véloroutes compte aujourd'hui plus de 30 000 km.

D'après une étude du cabinet Atout France sur l'économie du vélo (juillet 2009), un cycliste itinérant dépense en moyenne 75 euros par jour. D'où l'intérêt pour de petites villes de se raccorder à des itinéraires cyclables européens pour bénéficier des retombées économiques du cyclotourisme. C'est le cas de Saint-Julien de Concelles (Loire-Atlantique, 6 800 habitants), localité située à un kilomètre de l'Eurovéloroute n°6 reliant l'Atlantique à la Mer Noire.

L'itinéraire balisé «La Loire à vélo» qui relie Nevers à Saint-Brevin-les-Pins (800 km) a entraîné 17 millions de retombées économiques en 2012.

Selon Alain Beignet, président du comité régional du tourisme de la région Centre : « les 800 km de l'itinéraire La Loire à vélo ont coûté 52 millions d'euros, je ne connais pas d'aménagement public qui ait été aussi rapidement rentabilisé ».

Remaniement ministériel

Les cabinets ministériels sont regroupés dans le 7ème arrondissement de Paris, à quelques centaines de mètres les uns des autres. Vu le ballet continu de voitures dans cette pauvre petite cour de l'hôtel Matignon, deux motards devant et deux derrière, plus deux gardes du corps et un chauffeur par ministre, le tout pour mettre quatre fois plus de temps qu'à pied ou à vélo, on se dit que nos élites ont des progrès à faire. Seule Christiane Taubira est arrivée à vélo, avec le sourire, flanquée de ses deux gardes du corps. Si Ségolène Royal avait fait de même pour venir de l'hôtel de Roquelaure, le volet transport de la loi sur la transition énergétique aurait peut-être été moins indigent. A quand un plan de déplacements gouvernemental (PDG) ?

Geneviève Laferrère, présidente, FUB

PONTEVEDRA : LE PIÉTON-ROI

Nous résumons ci-dessous un article paru dans Mobilicités, qui démontre que les objectifs de la FNAUT et de ses associations locales n'ont rien d'utopique.

Pontevedra, ville espagnole de Galice, 83 000 habitants, était asphyxiée par le trafic automobile : 27 000 voitures transitaient chaque jour par la place de l'Espagne, cœur du centre historique. Se déplacer à pied était un véritable cauchemar, les cyclistes avaient disparu et le centre se désertifiait.

En 1999, le candidat social-démocrate au poste de maire propose de rendre la ville accessible à tous, notamment aux plus vulnérables : personnes handicapées, seniors et enfants. Il est élu.

Promesse tenue : dans le centre ancien, l'espace public a été requalifié pour favoriser la marche et les commerces. La voiture a été reléguée dans un espace extrêmement limité et réglementé. Aujourd'hui, 70% des déplacements sont effectués à pied, 22 % en voiture, 6 % en vélo et 3% en transport public (le réseau ne pénètre pas dans le secteur piétonnier). La pollution de l'air a baissé de 61 % et le trafic routier a chuté de 90%.

Des travaux importants ont été entrepris pour rendre la ville aux piétons : selon le maire, « la marche n'est pas un mode complémentaire ».

Le transit à travers le centre-ville a été interdit et son accès fortement restreint pour les véhicules motorisés. Des boucles de circulation ont été mises en place, la limitation de vitesse a été fixée à 20 ou 30 km/h. Enfin, la durée de stationnement a été limitée à 15 ou 30 minutes afin de ne pas pénaliser l'activité économique.

Le stationnement en voirie a été supprimé au profit de parkings souterrains payants et de parcs de dissuasion gratuits situés au maximum à 10 minutes à pied de l'hypercentre, soit une capacité totale de stationnement supérieure à 13 000 places. Le nombre des policiers municipaux a été renforcé, à la fois pour sanctionner et pour expliquer. Le stationnement sauvage est sanctionné par

une amende de 200 euros (montant fixé par l'Etat espagnol), réduite à 100 euros si l'acquittement est immédiat. Les policiers ont été dotés de PDA (personal digital assistant), ne laissant aucune possibilité de faire sauter les amendes. Le taux de recouvrement est de 96%, son produit tombe dans les caisses de la ville.

Par ailleurs, l'espace public a été entièrement requalifié. Dans l'hypercentre, les trottoirs ont été supprimés et les obstacles ont disparu. Des bancs ont été installés, l'éclairage a été amélioré, des espaces végétalisés et des aires de jeux ont vu le jour. Dans les rues autorisées aux voitures, l'espace dédié aux piétons a été doublé, de telle sorte que deux personnes avec des parapluies ouverts ou des poussettes puissent se croiser sans se gêner.

Pour convaincre les habitants de se déplacer à pied, une carte avec les distances et les temps de parcours a été éditée. Ce réseau piétonnier a été imaginé sur le modèle d'un plan de métro.

La municipalité a également agi pour accroître l'attractivité économique. Le maire explique : « J'ai dit aux habitants que s'ils revenaient habiter en centre-ville, ils trouveraient les commerces et services de proximité nécessaires. Et je n'autorise aucune implantation de grandes surfaces en périphérie ».

La première phase de travaux a concerné le centre historique, une zone de 3,5 km² où vivent 51 000 habitants. Aujourd'hui la ville compacte s'étend sur 4,5 km² et compte 65 000 habitants. « Pour inciter les gens à revenir vivre en ville, il faut améliorer le cadre de vie, réduire la circulation et créer une ville humanisée. En agissant vite, nous avons stoppé l'étalement urbain ».

Si 10 à 15% de la population n'a pas accepté cette politique, le maire a été réélu trois fois depuis 1999. Il brigue un cinquième mandat en 2015.

A méditer par ces nouveaux élus municipaux retardataires (FNAUT Infos 226 et 229) qui transforment les places en parkings et suppriment des bandes cyclables...

Madrid et la voiture

Le plan de mobilité 2020 de la ville de Madrid a pour objectif la piétonnisation progressive du centre. Madrid a déjà augmenté les tarifs de stationnement sur voirie et développé l'utilisation des radars pour surveiller la vitesse automobile afin d'encourager la marche, le vélo et les transports collectifs.

Madrid va maintenant appliquer une nouvelle politique visant à exclure les voitures d'une zone centrale de la ville de près de 200 hectares : les automobilistes non résidents ne seront plus autorisés à y entrer. Tout le trafic automobile sera renvoyé sur quelques axes majeurs. L'amende pour conduite dans l'une de ces zones restreintes sans autorisation sera de 90 euros. La nouvelle règle devrait permettre de réduire le trafic automobile dans la zone centrale d'un tiers. Les motos et les véhicules de livraison seront autorisés à certaines heures. L'objectif principal est de réduire le trafic automobile passant par ces quartiers et à la recherche d'un stationnement, tout en étendant les aires de stationnement pour les résidents.

Saragosse, ville cyclable

En quelques années, le vélo s'est imposé à Saragosse grâce à la création de 100 km de pistes cyclables d'excellente qualité et d'un service de vélos municipaux : 22 % des actifs vont au travail à vélo, contre 30 % en voiture, 27 % à pied et 20 % en bus ou en tramway.

Le cycliste type n'est pas un jeune mais un homme de 46 à 55 ans habitant entre 3 et 6 km de son lieu de travail. Les femmes utilisent moins le vélo (18 %) que les hommes (26 %).

Il y a 15 ans, la promenade de l'Indépendance comportait 6 voies pour les voitures, deux contre-allées, deux couloirs de bus et deux files de stationnement. Elle comporte aujourd'hui deux voies seulement pour les voitures et deux voies de tramway, le reste de l'emprise est consacré aux piétons et aux cyclistes (source : Vélocité, revue de la FUB).

USA, Espagne : intermodalité car + vélo

José María Ortega-Hernández, un jeune Espagnol de 21 ans, propose à toutes les villes de son pays d'équiper leurs bus de racks à vélo.

« Il faut permettre aux cyclistes de prendre un bus pour éviter une portion de route dangereuse ou en cas de souci technique. En Espagne, ce n'est possible qu'à Madrid, et sur une seule ligne de bus. Il faut étendre cette mesure pour permettre à tout le monde de combiner les transports publics et le vélo ».

Après deux ans d'efforts, il a obtenu que les bus de Melilla, Barcelone et Bilbao acceptent les vélos à bord. Son initiative tuBIClenBUS (ton vélo dans le bus) change la vie des cyclistes.

Aux USA, pourtant le pays de l'automobile, il existait en 2007 près de 40 000 cars équipés de racks à vélo à l'avant, sur lesquels on peut facilement et rapidement attacher les vélos. Le premier autocar de ce type a été mis en service à la fin des années 1970 à Seattle. Depuis, des bus similaires se rencontrent de San Francisco à Philadelphie. En Europe aussi, en Allemagne et en Suisse.

En France, bien qu'encore rares, des cars avec des racks pour vélo à l'arrière existent en Bretagne, le long de la Loire, à Annecy, surtout pendant l'été pour le tourisme. A la Rochelle, les cars se rendant à l'île de Ré prennent les vélos pour éviter aux cyclistes d'emprunter le pont, trop dangereux.

Ailleurs, le choix de rendre les transports en commun accessibles aux cycles dépend des villes, et les vélos peuvent voyager en soute, dans l'habitacle, dans des armoires à vélo à l'arrière du bus ou même dans des remorques. Des progrès restent donc à faire... <http://tubiclenbus.es/id> (source : goodplanet.info).

✕ **Mireille d'Ornano**, conseillère municipale FN de Grenoble : « le développement des transports en commun, nécessaire en soi, a été le prétexte, pour les dogmatiques qui gèrent notre agglomération, de resserrer le garrot autour du cou des automobilistes. La volonté de mettre tous les grenoblois à vélo n'aura échappé à personne. Le vélo, un transport doux ? Douceur illusoire lorsqu'un vélocipède brûle un feu rouge et provoque un accident ou roule à tombeau ouvert sur la chaussée et met en péril la sécurité des piétons, on le constate chaque jour. L'engouement du tout vélo finira par devenir une véritable dictature. La première des libertés est d'aller et venir à sa guise selon le moyen de son choix, et non selon un moyen imposé d'autorité et insidieusement par la puissance publique ».

✕ **Jean-Pierre Gillet**, vice-président de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Grenoble : « pourquoi vouloir réduire la vitesse de 90 à 70 km/h sur l'A480 et la rocade sud, sinon pour vouloir agacer les gens ? » On agace les automobilistes quand la circulation est plus fluide et plus sûre ?

✕ **Serge Oehler**, adjoint aux sports PS du maire de Strasbourg, à propos du rallye d'Alsace : « Haute-pierre est le seul quartier habité qui, avec Monaco, a la chance d'avoir un rallye sous ses fenêtres. On en profite pour offrir aux scolaires une visite du village des mobilités responsables. Et ça fait parler de Strasbourg ». En bien ou en mal ?

✕ **Claude Cham**, président de l'URF (Union Routière de France) : « la route est un élément fondamental de la démocratie ».

Innovation

La FNAUT a présenté au Secrétaire d'Etat aux Transports, qui a réagi très positivement, son projet de mini-dirigeable urbain en site propre, bien moins coûteux que le tramway (sur rails ou sur pneus) ou même le téléporté, et susceptible de combler une lacune dans la panoplie des transports urbains. Le dossier a été immédiatement transmis par le cabinet à l'IFSTARR pour une évaluation socio-économique précise.

Diversification

Le citoyen disposait déjà des chaussures, du vélo (hollandais, pliant, à assistance électrique), de la trottinette, du patin à roulettes et de la planche à roulettes. Le PREDIT, soucieux d'une diversification plus poussée des modes actifs de déplacements urbains, vient de lancer un appel d'offres pour la réalisation d'une étude sur l'adaptation des échasses landaises à la ville.

Voiture miracle

Selon l'étude d'impact du projet de loi sur la transition énergétique, « si une voiture thermique neuve consomme 5 litres de carburant aux 100 km et parcourt 15 000 km par an, le passage à un véhicule électrique fait économiser 750 litres de carburant par an ». L'étude oublie que ce véhicule électrique consomme 2 MWh par an, soit près de 50% de la consommation moyenne annuelle d'électricité d'un ménage. Un parc de 2 millions de véhicules électriques consommerait donc 4 TWh, soit l'équivalent de la production annuelle d'un réacteur nucléaire de 900 MW ou de l'ensemble du parc photovoltaïque installé en 2013. A cette consommation, il faut ajouter celle des véhicules hybrides rechargeables (Actu Environnement).



Vélo-nibus

Nouveau mode de transport urbain, le vélo-nibus peut transporter jusqu'à 20 passagers qui assurent sa propulsion en pédalant pendant que le conducteur détermine sa trajectoire. Il est bien adapté à des visites touristiques ou à des déplacements scolaires à l'intérieur de la ville. Un nouveau prototype est à l'étude, plus léger (500 kg) et plus rapide, éventuellement muni d'une assistance électrique.

Montée par l'avant des bus

La FNAUT est fermement opposée à la montée obligatoire par la porte avant des bus des lignes chargées exploitées avec des bus articulés : elle ralentit les bus et crée de l'inconfort. A Lille, on monte même par la demi-porte avant.

Mais à Gênes, on monte par les portes avant et arrière des bus et on descend par la ou les portes du milieu. Le SFMTA (San Francisco Municipal Transportation Agency) a introduit, en juillet 2012, le « libre-service » (all-door boarding, montée autorisée par toutes les portes) abandonné en France. Motifs invoqués : limiter le temps de stationnement des bus aux arrêts, et par suite les coûts d'exploitation en réduisant le nombre de bus nécessaires pour maintenir une fréquence donnée.

BIEN DIT

✓ **Dominique Bussereau**, ancien ministre UMP des Transports : « Les taxis sont gérés par les préfetures dans un esprit étroitement réglementaire plus que dans celui d'une organisation rationnelle des transports publics. Il faut leur donner une vraie priorité dans les gares et les aéroports, les moderniser, et les intégrer dans une politique multimodale des transports ».

Ministre très optimiste

✕ **Emmanuel Macron**, ministre de l'Economie et spécialiste de l'autocar : « le car pollue 13 fois moins qu'il y a 10 ans ». C'est totalement faux pour les polluants chimiques et le CO2.

MAL DIT

✕ **Ségolène Royal**, ministre de l'Ecologie, le 9-12-2014 sur France Info à propos des feux de bois émetteurs de particules fines : « je ne suis pas favorable à une société des interdictions ». Faut-il supprimer les limitations de vitesse ?

✕ **Laurent Berger**, secrétaire général de la CFDT, approuve la récente hausse des tarifs SNCF : « il faut que la SNCF soit une entreprise rentable ». Il aurait pu, comme le fait la FNAUT, réclamer une baisse du taux de TVA sur les transports de proximité.

✕ **Alain Vidalies**, secrétaire d'Etat aux transports : « il n'y aura pas de péage punitif pour les véhicules diesel ». La santé des citoyens, on verra plus tard.

Actes du congrès de Nantes

Les actes comprennent le rapport de la FNAUT sur la politique des transports depuis mai 2012, la motion, les déclarations des élus invités, le débat sur les trains Intercités, des précisions sur les Tickets Verts et Rouges, un compte-rendu des travaux des ateliers, enfin les divers exposés présentés à la fin du congrès. Le document de 48 pages est disponible auprès du siège de la FNAUT (chèque de 5 euros, port compris, à l'ordre de la FNAUT).

Le Père Noël sanctionné

Dans une petite ville anglaise, un policier zélé a sanctionné le Père Noël pour stationnement gênant. Chris Uttley était chargé de livrer un traîneau à une oeuvre de charité, qui comptait l'utiliser lors d'une collecte de fonds, mais il l'a garé quelques minutes près d'un passage piéton. L'amende s'élève à 45 euros si elle est payée dans les 14 jours et 100 euros sinon. Elle est à la charge de l'association. Celle-ci a pris contact avec le conseil municipal dans l'espoir de trouver un arrangement. La mairie a assuré être en train d'analyser la situation en étudiant « avec une grande attention les raisons qui ont poussé Chris Uttley à se garer sur une zone en zigzag proche d'un passage piéton ».

Comme celui du transport ferroviaire, le développement du transport urbain est menacé. La crise redoutée par la FNAUT revêt trois aspects :

- **les investissements sont trop modestes et bien trop lents** (en Ile-de-France, les crédits manquent pour mener de front la modernisation du réseau existant et son extension) ;

- si elle progresse encore à Lyon, Strasbourg, Dijon,... **l'offre commence à se dégrader dans une vingtaine d'agglomérations** où la recherche d'économies l'emporte sur celle de transferts modaux ; les fréquences diminuent par exemple à Metz, Nancy, Valenciennes (- 10 %) et à Aix-les-Bains (- 22 %) ;

- enfin **une hausse tarifaire est estimée indispensable** par un nombre croissant d'économistes, d'exploitants et d'élus pour compenser la baisse des dotations de l'Etat et la hausse de la TVA sur le transport public.

Mesures d'urgence

Une hausse tarifaire ne doit pas être rejetée a priori si elle est accompagnée de l'instauration d'une tarification sociale au quotient familial, comme à Strasbourg. Mais elle ne peut manifestement éviter à elle seule une crise financière du transport urbain : une rationalisation des politiques des collectivités locales est indispensable.

Il est tout d'abord possible d'intensifier la prévention et la maîtrise de la fraude. Certains réseaux ont déjà obtenu des résultats intéressants (sans imposer la montée obligatoire par la porte avant des bus, qui les ralentit).

On peut réduire les coûts de production du transport collectif : couloirs réservés et priorités aux carrefours augmentent la vitesse commerciale des bus et cars, renforcent la fréquence sans frais supplémentaires de matériel ou de personnel, attirent une clientèle nouvelle et maximisent les recettes.

Les trafics de pointe obligent à des doublages coûteux en matériel et en personnel, et provoquent néanmoins une surcharge des véhicules. Il a suffi de décaler de 15 min le début des cours sur les campus de Grenoble et, plus récemment, de Rennes pour les écrêter.

Il faut renoncer à toute augmentation de la capacité du stationnement central (sur voirie ou en silo) et à la baisse de son coût sous le prétexte erroné de revitaliser le commerce. Les parkings centraux sont des aspirateurs à voitures qui concurrencent les transports collectifs.

Les dépenses routières, souvent exagérées, doivent être réduites au simple entretien des voiries existantes.

Une coordination des autorités organisatrices voisines est indispensable pour

éviter des gaspillages, ce qui est le cas, par exemple, dans la conurbation de Chambéry - Aix-les-Bains.

Avant d'exiger davantage des usagers des transports, il convient de faire payer aux automobilistes une partie des coûts externes engendrés par le trafic routier sous forme de hausse tarifaire du stationnement dans les centres.

Le péage urbain est une autre piste qu'il est temps d'explorer pour maîtriser le trafic automobile, trouver une ressource nouvelle et éviter une réduction de l'offre de transport collectif.

Enfin un contrôle strict du processus d'urbanisation est indispensable pour limiter la demande de déplacements. Il faut rééquilibrer les zones d'habitat et d'emploi et, selon le principe des « contrats d'axes », densifier l'urbanisation le long des axes lourds de transport collectif afin d'en améliorer la rentabilité.

Ambition et volonté

1. Une grande ambition en matière de transport collectif urbain et de modes doux (marche et vélo) est aujourd'hui indispensable, faute de quoi des difficultés inextricables seront rencontrées : blocage des voiries par les embouteillages, saturation des transports collectifs insupportable pour les usagers, stagnation puis réduction de l'offre, dégradation de la vie urbaine.

Cette ambition ne doit pas concerner seulement l'Ile-de-France et les grandes agglomérations de province, mais aussi celles de taille moyenne (de 40 à 100 000 habitants), dans lesquelles la mise en œuvre de Plans de Déplacements Urbains devrait être rendue obligatoire, comme la FNAUT le réclame depuis des années, car la maîtrise du trafic automobile y reste embryonnaire.

2. Pour éviter la crise financière prévisible, les collectivités locales ont d'autres moyens à leur disposition qu'une forte hausse tarifaire, qui apparaît comme une solution de facilité : elles peuvent faire des économies et trouver des ressources nouvelles.

Mais l'Etat doit faciliter leurs investissements, ferroviaires en priorité en raison de leur capacité. *Il doit profiter de la baisse spectaculaire du prix du pétrole pour imposer une hausse des taxes sur les carburants automobiles*, et affecter son produit aux investissements de transport collectif urbain. Un seul centime supplémentaire de taxe sur tous les carburants routiers, c'est près d'un milliard d'euros de recettes par an !

Les grandes déclarations sur « le climat, grande cause nationale » ne peuvent suffire. Il ne faut pas adapter les projets aux moyens disponibles, mais les moyens aux projets nécessaires.

Activités de la FNAUT

- Jean Lenoir a rencontré l'association Villes de France, ex fédération des maires des villes moyennes (FMVM), au sujet des trains Intercités.

- Marc Debrincat et Bruno Gazeau ont rencontré la DGCCRF.

- La FNAUT a déposé le décret gouvernemental du 10 janvier 2015 déclarant d'utilité publique et urgente la construction de la LGV Poitiers-Limoges. Estimant qu'il s'agit d'une décision irrationnelle et incompréhensible, elle a déposé un recours contre la DUP auprès du Conseil d'Etat.

- Jean Lenoir, en tant qu'administrateur de RFF représentant les usagers des transports, a été auditionné par Frédéric Saint-Geours, président du conseil de surveillance de la SNCF. Marc Debrincat a été auditionné en tant qu'administrateur de la SNCF.

- Jean Sivardière a été auditionné par Michel Destot, député PS de l'Isère, chargé d'une mission sur le financement du projet Lyon-Turin.

- Jean-François Troin est intervenu lors des Rencontres nationales du transport régional organisées à Tours par le Conseil régional du Centre.

- La FNAUT a déposé auprès du président de RFF un recours gracieux à l'encontre de la déclaration de projet relative à la gare nouvelle TGV sur le site de La Mogère à Montpellier.

- Anne-Marie Ghémard et Jean-Marie Tisseuil ont participé à la conférence annuelle et à l'assemblée générale de la Fédération Européenne des Voyageurs (FEV) à Budapest.

- Alain Morino-Ros a participé à une réunion de l'observatoire de la saturation du réseau ferré entre Paris et Lyon.

- La FNAUT a publié un manifeste sur l'avenir des trains Intercités, qui a été diffusé au gouvernement, à tous les parlementaires et aux membres de la commission Duron chargée d'une mission de réflexion sur l'avenir de ces dessertes. Ce document reprend l'ensemble des propositions de la FNAUT, il est consultable sur son site.

- Jean Sivardière, Jean Lenoir, François Jeannin, Marc Debrincat et Bruno Gazeau ont rencontré Guillaume Pepy, Barbara Dalibard, Alain Le Vern et Jean Ghedira sur l'avenir des trains Intercités.

fnaut infos- Bulletin mensuel d'information

Directeur de publication : Jean Sivardière
CPPAP n° 0915 G 88319 - Dépôt légal n°233
ISSN 0983-172 X - Tirage : 1200 ex.
Imprimerie : Sipap-Oudin, 86000 Poitiers

Abonnement 10 numéros : Individuels : 18 €
Administrations, sociétés, organismes, Etranger : 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

AVION, TRAIN, AUTOCAR, COVOITURAGE : LE TRANSPORT INTERURBAIN « LOW COST »

Improvisation

La FNAUT ne s'oppose pas frontalement à la libéralisation du transport par autocar à longue distance, une réforme curieusement lancée par le ministre de l'Économie Emmanuel Macron et non par le secrétariat d'État aux Transports. En effet, de nombreux itinéraires reliant de grandes villes ou des villes moyennes ne sont actuellement desservis par aucun transport public.

Ce que la FNAUT critique, c'est la brutalité de la libéralisation, quasiment en « open access ». Le risque, qui se concrétise en Allemagne (page 4), est évident : en l'absence d'une remise à niveau préalable du train lui permettant de jouer à armes égales avec le car, c'est celui d'un écrémage du trafic ferroviaire et d'une déstabilisation puis d'une disparition des services ferroviaires les plus fragiles économiquement au profit de services routiers moins performants, autrement dit d'une paupérisation du transport public interrégional.

Il est de l'intérêt bien compris de tous les voyageurs, des territoires, de l'économie nationale et de la planète que le rail - ossature naturelle du système de transport interurbain et système à rendement croissant - absorbe le maximum de trafic, et que l'autocar en soit le complément et non le concurrent.

La libéralisation du transport par car n'avait rien d'urgent et devait être reportée. Il est particulièrement absurde que la loi Macron sur l'autocar ait été proposée et adoptée :

- avant que le réseau ferré classique ait été remis en état et qu'en particulier, les zones de ralentissement qui pénalisent le train aient disparu ;

- avant qu'on y voie clair sur l'impact énergétique et les coûts environnementaux d'un développement important du transport par autocar ;

- avant que soient connues les conclusions de la commission Duron mise en place par le gouvernement pour définir l'avenir des trains Intercités ;

- enfin, avant qu'ait été mis au point par le gouvernement puis le Parlement le schéma national des services ferroviaires prévu par la loi du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire.

Une telle improvisation, au moment où le climat est déclaré « grande cause nationale », en dit long sur la volonté du gouvernement de prendre au sérieux les problèmes d'environnement.

Jean Sivardière ■



Ancienne gare de Bricon (photo : Marc Debrincat)

Nous présentons une vue d'ensemble des modes de transport - aérien, ferroviaire et routier - à prix réduits, dits « low cost ». Puis, c'était l'objet d'une étude réalisée en 2014 par la FNAUT pour la DGITM, nous envisageons les possibilités offertes au rail de résister à la concurrence du low cost aérien et routier. La SNCF peut réduire ses coûts de production et modérer ses tarifs, améliorer la commercialisation de ses services et leur adaptation aux besoins des voyageurs, développer ses propres offres low cost. L'offre autocar doit être régulée dans le cadre de délégations de service public. Les conditions de concurrence entre l'avion et le train doivent être rendues plus équitables. Enfin l'introduction d'une tarification sociale du transport terrestre doit être sérieusement étudiée.

En 2014, la FNAUT a réalisé une étude, commandée par la Direction générale des Infrastructures, des transports et de la mer (DGITM), sur la concurrence entre le rail et les modes proposant des offres dites « low cost » : comment la SNCF peut-elle résister à cette concurrence qui s'accroît ?

Cette étude a été menée par le service juridique de la FNAUT (Marc Debrincat, Anne-Sophie Trcera, Poehere Viaux) et Jean Lenoir, vice-président de la FNAUT.

Le contexte économique

Depuis quelques années, la situation économique combine hausse du chômage et stagnation du pouvoir d'achat, voire paupérisation. Ainsi, bien que la demande de mobilité se développe, la proportion des Français qui part en vacances ou en courts séjours est en baisse et n'atteint plus 50 %, soit le plus bas niveau observé depuis 15 ans.

Par suite, une partie des consommateurs français est devenue déflationniste et utilise tous les outils à sa disposition pour acheter moins cher.

Ce contexte explique le succès des offres low cost, en particulier dans le secteur des transports, auprès des ménages à faibles revenus.

Alors que les prix de certains services (téléphone, internet) diminuent sans cesse et que leur qualité s'améliore, il était inévitable que, par comparaison, le voyageur s'interroge sur le prix du transport ferroviaire à longue distance.

Mais les transports low cost, contrairement à une idée reçue, n'attirent pas que les voyageurs à faibles revenus. Des ménages aisés sont également séduits par les offres basiques à prix réduit, car ils privilégient d'autres types de dépenses (voir encadré page 2).

Aujourd'hui, l'avion low cost, le covoiturage et le car interrégional concurrencent durement le train : TGV, Intercités, train de nuit, TER interrégional. Le phénomène va s'accroître avec la loi Macron qui libéralise le transport par car à longue distance, il pourrait menacer la pérennité de certains services.



La compagnie Southwest Airlines est la première à avoir appliqué le modèle du low cost (voir encadré), dès 1971. En Europe, c'est en 1997 que le modèle a décollé, avec l'autorisation, donnée par la Commission européenne, de l'exploitation des liaisons intérieures par toutes les compagnies.

Le low cost a gagné 45 % du marché court et moyen courrier, avec plus de 200 millions de passagers par an, et il pourrait en occuper 60 % en 2020 car sa croissance est tirée par le tourisme. Ryanair exploite plus de 300 appareils, EasyJet 200, Vueling et Norwegian disposent ensemble de 160 appareils.

En France, le low cost est encore peu implanté, avec une part de marché court et moyen courrier de 22 % en 2012 (35 millions de passagers), et le potentiel de clientèle touristique à l'export et à l'import semble vaste, compte tenu de l'attractivité de notre pays : les touristes acceptent des conditions sommaires de transport car ils préfèrent dépenser leur argent à destination.

Les principes

Les compagnies low cost peuvent se définir comme des compagnies régulières spécialisées dans les relations point à point. Elles s'appuient sur une utilisation intensive des appareils. Leurs méthodes reposent sur :

- la densification des cabines (sièges plus petits et plus rapprochés) ;
- l'augmentation du nombre des rotations des appareils par le raccourcissement de la durée des escales ;
- l'utilisation (lorsqu'elle est possible) d'aéroports secondaires où les taxes sont peu élevées (Beauvais) ;
- un seul modèle d'appareils utilisé, d'où des coûts réduits de formation des pilotes et d'entretien ;
- la suppression des repas à bord, des revues, oreillers et couvertures ;

- des services annexes payants, des services aux escales externalisés ;
- des méthodes de vente peu coûteuses par Internet ;
- un contrôle à l'embarquement ;
- des correspondances non garanties ;
- l'absence de dédommagements des retards éventuels.

Les salaires des pilotes (20 % des coûts d'exploitation chez Air France et 10 % chez les compagnies low cost) sont corrects mais leur temps de travail est élevé (750 heures de vol par an).

Les compagnies low cost bénéficient souvent de subventions publiques des collectivités locales, qui attendent d'une desserte de leur territoire des retombées économiques importantes.

Le coût kilométrique pour le passager est de 10 à 12 centimes d'euros chez une compagnie traditionnelle telle qu'Air France, de 5 chez Transavia, de 4 chez EasyJet et même de 3 chez Ryanair.

Une clientèle variée

Le champ de bataille du low cost est par nature européen. Les territoires nationaux sont trop exigus pour absorber la flotte des compagnies low cost. C'est aussi une question de notoriété de la marque auprès des clients, donc de capacité à générer un trafic équilibré : si une compagnie est aussi connue au départ qu'à l'arrivée, elle peut mieux remplir ses vols dans les deux sens et tout au long de l'année.

La clientèle est surtout touristique, mais les compagnies recherchent aussi la clientèle d'affaires, qui représente déjà 20 % du trafic chez EasyJet.

Ainsi EasyJet multiplie les prestations à destination des voyageurs d'affaires, qui les paie au prix fort : embarquement rapide, billets flexibles, choix du siège.

Le low cost ferroviaire

Comme chez Air France, le low cost est apparu tardivement à la SNCF, confrontée à l'ouverture de l'open access international et à l'émergence du covoiturage et de l'autocar longue distance. Les services iDTGV, créés en 2004, et TGV 100 % Prem's peuvent être considérés comme des précurseurs du low cost dans ce secteur.

La SNCF a lancé en avril 2013 une ligne de TGV à bas coût, OUIGO, en s'appuyant sur le modèle des compagnies aériennes (FNAUT Infos 207) : classe unique, places réservées, contrôle à l'embarquement, limitation du nombre et de la taille des bagages, suppression du bar dans les rames. Les coûts réduits d'exploitation de OUIGO reposent sur l'utilisation de rames densifiées, des péages moindres (grâce à la desserte de gares excentrées : Marne-la-Vallée, Lyon Saint-Exupéry), une gamme tarifaire réduite, une distribution intégralement dématérialisée.

L'organisation du travail des cheminots et la maintenance des rames ont été revues, la cadence de circulation des rames et leur productivité sont notablement augmentées par rapport à celles du TGV classique.

L'offre Intercités 100% éco, proposée sur Paris-Limoges-Toulouse du vendredi au lundi toute l'année, n'est en vente que sur Internet : place assise à bord garantie, de 15 à 35 euros maximum, même en dernière minute. Le matériel est un train de nuit, les passagers ont le choix entre des sièges inclinables en salle, ou des compartiments à six personnes où les couchettes ont été repliées pour former des banquettes.

Le modèle économique low cost

Selon Emmanuel Combe, vice-président de l'Autorité de la Concurrence, le « low cost » est un modèle économique novateur qui consiste à simplifier à l'extrême les produits et services, ce qui permet de diminuer à la fois les coûts de production (low cost) et les prix de vente (low price). Ce modèle se distingue de pratiques commerciales telles que les promotions, les soldes, les prix d'appel, qui consistent simplement à baisser occasionnellement les prix, sans redéfinition de l'offre et sans action sur les coûts de production.

Le low cost se caractérise par l'offre d'un bien ou d'un service de base, à prix réduit, auquel le consommateur peut adjoindre certains services optionnels payants et très rémunérateurs. Il ne s'agit pas d'offre bas de gamme.

Exemple typique d'offre low cost : la Logan, voiture à petit prix produite par Dacia, filiale de Renault : fiable, fonctionnelle, recentrée sur l'essentiel. Le régulateur de vitesse et la climatisation sont disponibles mais en options payantes.

Autre exemple : Aldi, le géant allemand du hard discount. Un choix réduit de produits (700 références seulement), des magasins sobres mais fonctionnels implantés en périphérie des villes. Il séduit une clientèle prête à se passer d'une belle présentation, d'un choix très large et des services d'un vendeur, pour payer moins cher.

Véritable mutation économique et sociologique, le low cost répond à un double besoin : celui, évident, des ménages à faibles revenus, mais aussi celui, récent, des ménages à fort pouvoir d'achat et épris de liberté, lassés par la sophistication croissante des produits imposée par les entreprises.

Ces derniers souhaitent consommer non pas moins ou moins cher mais autrement, c'est-à-dire économiser sur certains postes de dépenses en se contentant alors du strict nécessaire, en refusant d'acheter de l'inutile pour dégager du pouvoir d'achat.

Le low cost envahit tous les secteurs : services à la personne (coiffure, banque directe, hôtellerie, obsèques même), automobile, téléphonie mobile, locations, alimentation, habillement, commerce en ligne, transport : « le repos éternel à 1250 euros options non comprises », « payez moins, skiez plus ».

Comme l'explique Emmanuel Combe, « le low cost évolue et devient de plus en plus riche en options innovantes ; plus que jamais, le client raisonne en rapport qualité/prix, il ne demande pas à payer le moins cher possible mais veut simplement en avoir pour son argent ».

Evaluation des services OUIGO

La FNAUT a élaboré un questionnaire de satisfaction à destination de personnes ayant effectué récemment un voyage en OUIGO ou iDBUS. Le nombre des personnes interrogées est limité (respectivement 64 et 34), mais la tendance est nette.

Le rapport qualité-prix de OUIGO :

bon	39 %
plutôt bon	44 %
plutôt mauvais	12 %
mauvais	3 %

Le confort à bord de OUIGO :

bon	22 %
plutôt bon	50 %
plutôt mauvais	20 %
mauvais	6 %

Utiliserez-vous à nouveau OUIGO ?

oui	45 %
probablement	30 %
probablement non	14 %
non	9 %

Quels sont les avantages de OUIGO ?

Avantage principal : le faible prix ; la rapidité est également citée.

Quels en sont les inconvénients ? Le départ et l'arrivée dans des gares périphériques, d'où des dépenses supplémentaires et du temps perdu ; les aléas de fonctionnement du RERA ; la durée de l'embarquement ; la taille réduite imposée aux bagages.

Pourquoi avoir préféré OUIGO au TGV classique ? Le niveau de prix 89 % ; autres raisons 16 %.

En définitive, OUIGO est un succès : 50 % de ses utilisateurs ont préféré le train à la voiture. Mais OUIGO ne peut concerner que des liaisons directes entre très grandes métropoles, avec utilisation de gares TGV bis dans les rares villes dotées de plusieurs gares TGV.

Evaluation des services iDBUS

Le rapport qualité-prix d'iDBUS

bon	25 %
plutôt bon	50 %
plutôt mauvais	15 %
mauvais	9 %

Le confort à bord d'iDBUS :

bon	19 %
plutôt bon	53 %
plutôt mauvais	19 %
mauvais	9 %

Utiliserez-vous à nouveau iDBUS ?

oui	28 %
probablement	31 %
probablement non	6 %
non	34 %

Quels sont les avantages d'iDBUS ? Avantage principal : le faible prix ; le confort et l'existence d'une offre nocturne sont également cités. Parmi les inconvénients, la durée excessive du trajet est citée en premier (embouteillages en entrées de villes, pauses réglementaires du chauffeur), une impression de confinement.

Le low cost routier

Covoiturage - Selon le cabinet ADETEC (FNAUT Infos 229), le covoiturage en tant que passager assure aujourd'hui environ 1 % de l'ensemble des voyages à longue distance (contre la voiture 78 %, le train 14 %, l'autocar régulier ou occasionnel 2 %, l'avion 1,5 %). Sa part est donc de 5 % des déplacements en « mode collectif terrestre » (train, car ou covoiturage), mais elle peut dépasser 50 % le vendredi sur certains itinéraires. Le développement de ce mode de consommation collaborative est très lié à l'usage d'Internet et des smartphones, et à la remarquable adaptation du site Blablacar aux besoins des automobilistes et des passagers potentiels, qui sont sécurisés.

La faiblesse du prix, de l'ordre de 4 à 6 centimes d'euros par kilomètre, est importante pour le passager, en particulier pour les jeunes, mais la qualité du service ferroviaire influence fortement la pratique du covoiturage-passager, de nombreux voyageurs se repliant sur le covoiturage, malgré la durée du trajet routier, lorsque le train (TGV, Intercités, train de nuit ou TER) répond mal à leurs besoins. C'est le cas, en particulier, sur l'axe Nantes-Bordeaux, très mal exploité par la SNCF.

Autocar longue distance - La loi permet, depuis 2009, aux autocaristes disposant d'une licence communautaire de transporteur d'assurer des services intérieurs sur un trajet international à condition que le trafic intérieur ne dépasse pas la moitié du chiffre d'affaires de la ligne globale.

Déjà, 4 opérateurs proposent des services de cabotage dans le cadre de liaisons internationales. Eurolines (FNAUT Infos 200) exploite 60 relations interrégionales, son atout majeur est le prix très réduit du billet. L'offre iDBUS de la SNCF (FNAUT Infos 207) est concentrée sur quelques grands itinéraires, elle met l'accent sur la qualité du confort à bord. Les autres exploitants sont Stagecoach et Starshipper.

Le transport par autocar ne représente encore qu'une très faible part du transport régulier de voyageurs à longue distance en France. La loi Macron l'a totalement libéralisé, l'objectif étant d'offrir un mode de transport peu coûteux aux « pauvres », selon la terminologie du ministre de l'Economie. En moyenne, le car est en effet deux fois moins cher que le TGV ou l'Intercités (FNAUT Infos 231), mais beaucoup moins confortable et beaucoup plus lent en raison de la vitesse limitée à 100 km/h sur les autoroutes, des embouteillages aux entrées de villes, des temps de montée et descente des voyageurs et des pauses régulières des conducteurs.

Les droits des voyageurs

Les voyageurs pensent souvent, à tort, qu'ils ne disposent pas de droits, notamment pour les indemnités en cas de retard, quand ils ont acquis leur billet à bas prix. En réalité, leurs droits sont protégés comme ceux de l'ensemble des voyageurs par la réglementation européenne.

En transport aérien, les droits des voyageurs sont les mêmes quelles que soient les compagnies. A noter, cependant, que certaines compagnies low cost ont introduit dans leurs conditions générales de vente des clauses manifestement abusives stipulant que les horaires et les itinéraires de vol n'ont qu'une valeur indicative et peuvent être modifiés unilatéralement.

En transport ferroviaire, les droits des voyageurs en cas de retard ne sont couverts que pour les trajets internationaux, c'est donc le seul régime commercial de chaque opérateur - aujourd'hui la seule SNCF - qui s'applique en transport intérieur. Pour iDTGV, OUIGO et Intercités 100 % ECO, un remboursement de 25 % du prix du billet est prévu pour un retard compris entre 1h et 2h, de 50 % au-delà ; les remboursements ne se font que sous forme de bons d'achat (sauf pour Intercités 100 % ECO).

Des améliorations sont nécessaires en ce qui concerne les voyages en autocar car la réglementation est très peu protectrice sur les trajets européens et ne s'applique pas aux trajets intérieurs.

Prix low cost et prix réels

Le secteur du low cost doit être abordé avec prudence par le consommateur. Les prix proposés sont souvent assimilés aux prix d'appel des transporteurs, voire aux effets d'annonces des publicités vantant des prix très bas.

Le prix du low cost aérien est généralement sous-évalué par le passager, qui oublie les coûts de pré et post acheminement, les taxes d'aéroport et les dépenses annexes.

Le prix du TGV en dernière minute est élevé et comparable, dans les mêmes conditions, à celui de l'ICE allemand. Cependant, pour un voyageur organisant son déplacement à l'avance, les tarifs du train les plus bas (Prem's) se situent dans la moyenne des tarifs du covoiturage et de l'autocar (FNAUT Infos 231). Ces tarifs ne concernent que les titulaires d'une carte de réduction et ne sont proposés que sur certains trains. Sans carte de réduction, le TGV est entre 2 et 2,5 fois plus cher que le car ; avec une carte Jeune, 1,5 fois plus cher.

Enfin, pour la voiture, le coût ressenti par l'automobiliste est le coût marginal et non le coût complet d'usage, trois fois plus élevé (FNAUT Infos 211).

AMÉLIORER L'OFFRE FERROVIAIRE

Le transport low cost (avion, autocar, covoiturage) répond à une demande légitime du public. Mais il est de l'intérêt de l'ensemble des voyageurs que le rail puisse résister à cette concurrence qui peut le déstabiliser.

L'offre low cost

Le rail peut s'adapter aux modes de consommation actuels, OUIGO en est une preuve. Pour la période d'été 2014, le taux d'occupation des TGV OUIGO était en hausse, à 99 % contre plus de 80 % pour TGV et iDTGV. Le modèle OUIGO pourrait être développé sur de nouveaux axes, notamment entre Paris et la Bretagne ou le Sud-Ouest.

Une offre Intercités low cost, conçue sur le même modèle, devrait être développée sur des itinéraires parallèles à certaines LGV, par exemple Paris-Bordeaux, Paris-Dijon-Lyon-Valence-Marseille, Paris - Bar-le-Duc - Nancy - Strasbourg. Cette offre est à distinguer des offres interrégionales TER Paris-Lyon ou Lyon-Marseille qui effectuent une desserte plus fine. Elle doit fournir une alternative crédible aux TGV (à l'inverse de l'Intercités Paris-Royan dont l'horaire de départ de Paris était beaucoup trop matinal).

Une offre Intercités 100 % éco réussie existe déjà entre Paris et la Normandie (Deauville/Trouville), le samedi et le dimanche en été.

En janvier dernier, la SNCF a introduit une innovation originale, iDTGVMax : un abonnement acheté 60 euros par mois, avec un engagement sur 12 mois, donne un accès illimité sur une quarantaine de relations iDTGV de plus de 3h, vers l'ouest et le sud de la France. Des places sont disponibles pour les détenteurs de la carte iDTGVMax, la réservation reste cependant obligatoire, elle est possible jusqu'à 45 min avant le départ. Si le train est complet, des strapontins sont disponibles. L'objectif de la SNCF est d'attirer des jeunes actifs et des étudiants, se déplaçant régulièrement pendant les week-ends.

Les relations Intercités

Une raison essentielle du succès de l'avion low-cost, de l'autocar et du covoiturage est évidemment la dégradation très sensible des relations ferroviaires, conséquence d'une exploitation défailante par la SNCF, du mauvais état des infrastructures et de la contraction du réseau ferré classique.

Une offre Intercités low cost doit donc s'accompagner d'une amélioration de l'offre ferroviaire à tarification normale, des correspondances et de l'état du réseau classique permettant des gains de temps. Il faut aussi développer des offres tarifaires attractives et améliorer la billettique et l'information.

A défaut de vitesse, il faut augmenter les fréquences, trop faibles en France, de manière économique. Une amélioration de l'offre devrait donc porter sur l'exploitation de trains à tranches multiples, par exemple :

Paris-Vierzon-Montluçon/Limoges
Marseille-Toulouse-Bordeaux/Bayonne (cette formule a déjà existé)
Lyon-Dijon-Reims/Metz
Bordeaux-Nantes-Rennes/Quimper.

L'établissement de relations directes est essentiel : la SNCF considère que le remplacement d'une relation directe par une relation avec correspondance fait perdre autant de clientèle que si la durée du trajet était augmentée d'au moins une heure. Des TER interrégionaux peuvent être créés gratuitement en coordonnant les offres TER de deux régions adjacentes.

La tarification

Les tarifs doivent être multimodaux et disponibles sur des supports de billettiques d'usage simple et généralisable. Le développement d'offres ferroviaires à bas prix doit être entrepris en améliorant la combinaison des différentes cartes de réductions et la lisibilité des offres promotionnelles.

Un niveau intermédiaire de l'abonnement Fréquence à 50 % de réduction doit être introduit, son prix serait positionné entre celui de l'abonnement Fréquence pour une seule ligne et celui de l'abonnement France entière (719 euros), par exemple autour de 200 euros par an permettant l'emprunt de deux des 4 « réseaux » TGV : est, nord, Atlantique et sud-est.

Les cartes de réduction SNCF doivent être valables sur la partie française des trajets internationaux tels que Marseille-Bruxelles ou Paris-Milan.

L'information

L'information horaire doit proposer de manière explicite les itinéraires alternatifs aux TGV (pour trouver Paris-Belfort par ligne classique sur Voyages-SNCF.com, il faut imposer « via Vesoul », ce qui est peu intuitif).

L'information tarifaire est désormais complète sur les prix des TGV, elle doit être étendue à tous les itinéraires grandes lignes : aujourd'hui, elle n'est pas disponible pour un trajet du type Toulouse-Toulon. L'information sur certains tarifs sociaux, dont le billet de congé payé annuel, doit être améliorée.

Les comparateurs de prix, qui permettent une meilleure visibilité du coût des offres de transport, intègrent le low cost aérien. Mais le train, et plus encore le low cost ferroviaire, et l'autocar sont peu présents sur les comparateurs. Cette situation est à corriger.

Train et car à l'étranger

En Suisse, les lignes de car complètent le maillage des lignes ferroviaires et les offres sont coordonnées. C'est le modèle préconisé par la FNAUT.

En Grande Bretagne, on joue la concurrence : cars et trains sont autorisés à circuler sur un même itinéraire, mais l'Etat a préalablement financé la remise à niveau du réseau ferré et amélioré le rapport qualité-prix du service ferroviaire par l'attribution de concessions après appels d'offres.

L'expérience a révélé des marchés plus complémentaires que concurrents, principalement des voyageurs modestes (étudiants, seniors) acceptant des contraintes fortes en voyageant par car (allongement de la durée des trajets, perte de confort par rapport au train) en échange d'un prix sensiblement inférieur à celui du train.

En Allemagne, le marché du transport interrégional par autocar, ouvert depuis le 1er janvier 2013, est en plein essor. Il existe plus de 250 lignes que se partagent 70 entreprises, dont 4 d'envergure nationale (dont la Deutsche Bahn elle-même).

La part modale du car atteint désormais 5 % des déplacements. Certaines gares routières arrivent à saturation. Les lignes routières relient les principaux centres urbains à des tarifs nettement moins élevés que ceux proposés en train. Le niveau de prix très bas au lancement de ces offres laisse assez mal augurer de l'avenir de bon nombre d'entreprises routières de petite taille.

Les lignes ferroviaires interrégionales exploitées par la DB à des coûts élevés sont sensibles à la concurrence routière : l'autocar a fait perdre 20 millions d'euros à la DB en 2013 et 50 au premier semestre 2014 sur ses lignes interrégionales.

Le marché du train longue distance est ouvert sur la base de l'open access. Deux compagnies privées seulement opèrent sur des itinéraires où elles sont en concurrence avec la DB.

Le service ferroviaire privé HKX Hambourg-Cologne connaît de grandes difficultés face à l'autocar et négocie actuellement une contractualisation avec les Länder traversés.

Quant à l'entreprise Interconnex (Veolia Transport), elle a abandonné fin 2014 la liaison Leipzig-Berlin-Rostock, soumise à une hausse très pénalisante des péages ferroviaires et, surtout, fortement concurrencée par l'autocar qui circule en parallèle, en partie sur des autoroutes gratuites. Le PDG de Veolia Transport a adressé une lettre ouverte au ministre allemand des transports lui demandant de faire cesser cette discrimination contre le rail.

Le Commissariat général à la stratégie et à la prospective, France Stratégie, a été chargé d'une évaluation des effets de la loi Macron. Les conclusions de la commission d'« experts » présidée par Anne Perrot, qui s'est bien gardée de consulter la FNAUT, manquent pour le moins de bonne foi (http://www.strategie.gouv.fr/sites/strategie.gouv.fr/files/atoms/files/fiche-offretransport_bat.pdf). Exemples.

La commission ose affirmer que « les autocars offrent aujourd'hui aux passagers un niveau de confort au moins identique à celui des trains (espace, toilettes) ». Un de ses membres est-il monté un jour dans un car pour effectuer un voyage de plusieurs heures ?

Selon la commission, le car est aussi sûr que le train en Europe. Mais elle ne précise pas si le nombre d'accidents ferroviaires qu'elle cite concerne uniquement les voyageurs ou comprend aussi les accidents de passages à niveau, les accidents du travail, les accidents liés à des intrusions sur le domaine ferroviaire et les suicides.

Citant les estimations contradictoires de l'ADEME et de la SNCF, la commission estime que les émissions de CO₂ et de particules par le train et le car sont comparables. Elle oublie que ces estimations ne font pas de distinction entre traction thermique ou électrique des trains et, qu'en cas de transfert sur route, de nombreux voyageurs reprennent leur voiture.

Selon la commission, il n'y a pas eu d'effet de substitution important du rail vers l'autocar au Royaume-Uni ou en Suède après l'ouverture du marché aux autocars, le car concurrençant essentiellement la voiture. Exact, mais les experts n'expliquent pas pourquoi : dans ces deux pays, le rail était robuste économiquement avant cette ouverture. Et ils passent sous silence ce qu'on observe en Allemagne sur les lignes interrégionales (encadré page 4), et qui préfigure ce qui se passera en France.

A noter que, d'après la commission, ce ne sont pas 10 000 emplois qui seront créés dans le transport routier, comme l'affirme M. Macron, mais 22 000 !

Le PS n'a rien compris

L'ancienne ministre EELV Cécile Duflot ayant critiqué l'autocar, générateur de gaz à effet de serre, le PS lui a répliqué : « le car permettra à ceux qui vivent loin de leur lieu de travail, faute de logements adaptés à leurs besoins, de s'y rendre plus facilement ». Une réaction stupide, puisque la loi Macron concerne les déplacements interurbains à moyenne et longue distance, et non les déplacements quotidiens.

TRAINS DE NUIT : UNE OFFRE INDISPENSABLE

Les atouts du train de nuit

Le train de nuit est souvent seul à pouvoir assurer une arrivée très matinale à destination et permettre une journée complète de travail ou une correspondance avec un train ou un avion. Les voyageurs habitant loin de la gare de départ peuvent facilement la rejoindre pour prendre un train de nuit en correspondance, contrairement aux premiers TGV du matin qui partent trop tôt. Il fait gagner du temps en cas de séjour bref : un aller retour possible sur un week-end ne l'est plus par un TGV de jour. Et, contrairement à l'avion, il peut faire du cabotage et relier, par exemple, des villes moyennes de Lorraine et d'Alsace à l'ensemble du littoral méditerranéen.

Il contribue donc au maillage des services ferroviaires et joue un rôle positif dans l'aménagement du territoire (FNAUT Infos 108).

Les trains de nuit nationaux et internationaux constituent aussi un excellent mode de transport low cost. Ils permettent d'économiser une nuit d'hôtel.

Leur exploitation est plus coûteuse que celle des trains de jour, mais leur capacité à incorporer des voitures de niveaux de services différents (sièges, couchettes, lits) leur permet de capter une clientèle diversifiée - de l'étudiant peu fortuné à l'homme d'affaires - pouvant assurer leur rentabilité.

Les services de nuit internationaux se dégradent eux aussi. La disparition du train de nuit quotidien tri-tranches Paris-Allemagne (Hambourg, Berlin, Munich) est particulièrement regrettable : il comprenait des voitures couchettes au prix de 35 euros et des voitures-lits très confortables évitant de passer une nuit à l'hôtel. Il constituait une bonne alternative à l'avion low cost et à l'autocar. De plus, le tarif Europa Spezial Preis offrait une correspondance pour n'importe quelle destination en Allemagne sans supplément de prix.

La FNAUT a dénoncé la dégradation injustifiée des trains Intercités de nuit Strasbourg/Metz - Nice/Port Bou par l'Etat et la SNCF, sans tenir compte des besoins des voyageurs, et alors même que le gouvernement venait de mettre en place la commission Duron chargée de définir l'avenir des trains d'équilibre du territoire (TET), dont l'Etat est autorité organisatrice.

Depuis le 14 décembre 2014, ces trains, auparavant quotidiens, ne circulent plus que du vendredi au dimanche, sauf en juillet-août et à certaines périodes de fêtes, pendant lesquelles ils circulent du jeudi au lundi.

La contraction de l'offre est importante. Ces trains ne disposent plus de places en sièges inclinables. Des circulations sont supprimées de façon récurrente et pour des motifs variés, ce qui était exceptionnel avant 2010.

Les temps de parcours des trains desservant Strasbourg ont augmenté d'environ une heure et demie, en raison d'un détour par Culmont-Chalindrey. Ces trains deviennent donc moins attractifs avec, par exemple, une arrivée à Strasbourg à 9h20, au lieu de 7h59 en 2009. L'allongement de la distance (199 km de plus que par la ligne entièrement électrifiée passant par Besançon) se traduit par une forte augmentation du prix des billets.

Tout semble donc conçu pour dissuader les usagers d'utiliser les Intercités de nuit. Or les trains de nuit Metz/Strasbourg - Nice/Port-Bou, appréciés par de nombreux voyageurs, répondent à des besoins très variés de mobilité toute l'année. Ils ne sont aucunement en concurrence avec les relations de jour par TGV, qui ne sont pas directes au-delà de Marseille.

La FNAUT a donc demandé le rétablissement de services de nuit de qualité, tels qu'ils étaient définis lors de la signature, fin 2010, de la convention Etat-SNCF, toujours en vigueur.

Les solutions de fond

La FNAUT est favorable à la concurrence entre opérateurs d'un même mode de transport, mais hostile à la concurrence entre modes (FNAUT Infos 224, 231).

La SNCF doit s'atteler à son problème de productivité pour pouvoir baisser les prix proposés au voyageur. Si elle l'avait fait au lieu de profiter de sa situation de monopole, l'idée du développement des lignes d'autocars serait aujourd'hui moins pertinente. Une ouverture encadrée à la concurrence des services ferroviaires intérieurs (TER et Intercités) contribuerait à la maîtrise des prix mais le gouvernement a préféré ignorer cette possibilité par crainte des syndicats cheminots.

Une tarification sociale du train doit être mise en place. La carte Enfant Famille doit être rétablie et son champ de validité élargi aux trains Intercités.

Enfin le développement du transport ferroviaire, low cost ou non, doit être renforcé par une augmentation du prix des modes concurrents, dont les utilisateurs n'assument pas, ou imparfaitement, les coûts externes : la taxation du diesel doit augmenter, et le kérosène consommé par les avions lors des vols court-courriers doit être taxé mais, ici encore, le gouvernement ignore le problème.

La LGV Est Paris-Strasbourg-Allemagne ne pouvant desservir directement à la fois Nancy et Metz, un tracé médian à mi-chemin des deux villes a donc été retenu après de multiples polémiques, suivant les recommandations de Philippe Essig, ancien président de la SNCF. La LGV coupant la ligne nord-sud Metz-Nancy parcourue quotidiennement par une centaine de trains TER Métrolor, la gare d'interconnexion TGV/TER ne pouvait être placée, à l'évidence, qu'à l'intersection des deux lignes, donc à Vandières.

Mais c'est finalement une gare, baptisée halte, qui fut construite à moindres frais à Louvigny, perdue au milieu des champs à 10 km à l'est de Vandières, avec l'arrière-pensée d'un hypothétique barreau à grande vitesse Metz-Nancy passant par Louvigny.

La bataille pour Vandières

Le caractère provisoire de Louvigny était tellement reconnu que 22 millions d'euros furent injectés dans des mesures conservatoires sur le site de Vandières. Puis les procédures administratives et démocratiques relatives à la construction de la gare TGV de Vandières furent diligentées dès 2008.

A cette occasion, la FNAUT Lorraine effectua un gros travail de pédagogie et de lobbying et put présenter au commissaire enquêteur un plaidoyer pour la gare de Vandières et un recueil de quelque 140 délibérations de municipalités favorables au projet, représentant plus de 600 000 administrés des 4 départements lorrains, de Thionville à Saint Dié et de Bar-le-Duc à Epinal.

La commission d'enquête rendit un avis favorable au projet, sans restriction. Le Conseil d'Etat rejeta les recours déposés par des opposants et stipula dans ses attendus que la gare TGV Lorraine serait implantée à Vandières, celle de Louvigny n'étant qu'une gare provisoire. La déclaration d'utilité publique fut finalement signée par le ministre des transports en 2011.

Débloccage du dossier

Christian Eckert, actuel secrétaire d'Etat au budget, a levé le dernier obstacle en an-

nonçant un financement pérenne de la gare de Vandières par le produit d'une taxe régionale sur les produits pétroliers s'étalant sur plusieurs années.

L'opération devenait alors presque indolore pour le contribuable lorrain, et Jean-Pierre Masseret, président PS du Conseil régional de Lorraine, put évoquer un lancement des travaux fin 2015.

Un fiasco consternant

Mais, fin 2014, Jean-Pierre Masseret, pourtant très favorable au projet, décida subitement, de manière totalement inattendue et incompréhensible, d'organiser une consultation publique régionale.

Une première lettre de la FNAUT Lorraine l'invita sans succès à abandonner cette procédure très lourde, risquée et d'autant plus incompréhensible que tous les indicateurs étaient « au vert ».

Une campagne bâclée s'engagea alors, pendant laquelle s'étalèrent les procès d'intention et les arguments fallacieux et politiques des opposants à la gare de Vandières. Les conditions du vote furent déplorables (un seul bureau de vote, par exemple, pour toute la ville de Nancy) et une population désinformée et indifférente.

Avec plus de 90 % d'abstention, le « non à Vandières » fut légèrement majoritaire. Des maires hostiles au projet, par exemple à Nancy et à Epinal, furent désavoués par leurs administrés, qui votèrent « oui ».

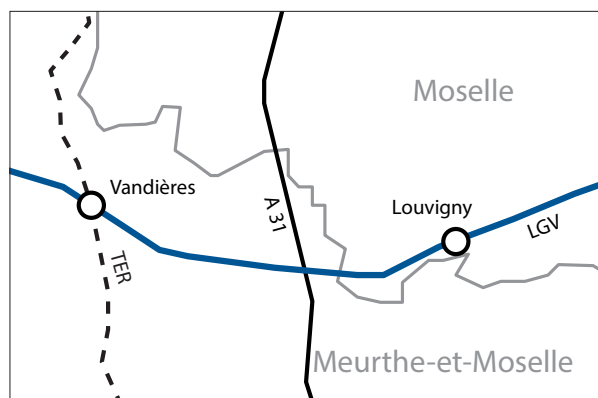
Dans une deuxième lettre, la FNAUT invita Jean-Pierre Masseret à ménager une « issue de secours » en soulignant la non-signification flagrante d'un vote que personne n'avait réclamé, pas même l'opposition de droite, et qui n'était qu'une « consultation » dont le résultat ne devait avoir aucun caractère décisionnel.

Au cours d'une session extraordinaire du Conseil régional, le président a « tué » Vandières dès sa première phrase : « Vandières ne se fera pas sous notre mandature ». Presque aucun débat, l'opposition (un comble !) répétant souvent « pourquoi n'avez vous pas activé la réalisation du projet ? »

Dans une troisième lettre, la FNAUT a demandé qu'un vote des conseillers régionaux soit organisé.

Ainsi un projet majeur, structurant pour la Lorraine et engageant l'avenir pour des décennies, pourrait être abandonné si près du but, après une gestion calamiteuse, voire désinvolte du dossier dans sa phase terminale par un « grand » élu irresponsable !

Claude Pierre dit Barrois,
président de la FNAUT Lorraine ■



Selon la loi, « le salarié confronté à un danger grave et imminent pour sa vie ou sa santé a le droit d'arrêter son travail ». Ce « droit de retrait » n'impose pas de préavis, n'est pas limité dans le temps et l'espace, et n'entraîne pas de retenue sur salaire. Mais il est souvent utilisé abusivement.

Le mardi 12 décembre 2014, en fin de journée, un contrôleur en service sur un TER Rhône-Alpes a été agressé. Le lendemain, toute la journée, le réseau TER de la région a été perturbé par l'exercice du droit de retrait des autres contrôleurs, et même des relations TGV ont été supprimées.

Le mercredi soir 28 janvier 2015, un conducteur RATP du RER A, descendu de sa cabine pour réarmer un signal d'alarme, a été agressé par un voyageur dont la main avait été coincée lors de la fermeture d'une porte et qui lui a donné un « coup de boule » avant de s'enfuir.

L'AUT Ile-de-France a condamné fermement cet acte inadmissible, mais elle a cependant estimé que le droit de retrait exercé par l'ensemble des conducteurs, toute la journée du lendemain, était une réponse inadaptée, assimilable à une grève surprise.

« Une telle agression, si inacceptable soit elle, ne peut justifier la paralysie totale et sans préavis de la ligne RER A. Plus d'un million de voyageurs s'est retrouvé ainsi pénalisé ». Un exemple parmi beaucoup d'autres : 50 candidats à l'agrégation sont arrivés en retard à leurs épreuves ; éliminés d'office, ils ont perdu une année de travail.

L'AUT a donc appelé à l'arrêt immédiat « de ce mouvement disproportionné qui dessert la cause des grévistes et du transport public régional ».

L'AUT a réclamé également « un encadrement plus strict des conditions d'exercice du droit de retrait. Ce droit doit pouvoir protéger l'ensemble des salariés face à un danger réel et immédiat, mais son détournement à des fins corporatistes corrompt totalement son usage et contribue à rendre ce type de mouvement impopulaire ».

Alors que le secrétaire d'Etat aux Transports Alain Vidalies et le président de la RATP Pierre Mongin ont estimé que la réaction des conducteurs était inappropriée, Jean-Paul Huchon, président PS du Conseil régional d'Ile-de-France, a soutenu les conducteurs et n'a pas eu un mot pour déplorer les désagréments subis par les usagers.

Actuellement, le champ du droit de retrait, tel que l'a défini la chambre sociale de la Cour de cassation, est une région. Un encadrement législatif pourrait le limiter à la ligne concernée et à une durée d'une heure.

X Marine Le Pen, présidente du Front National : « c'est dans le progrès technologique que l'on trouvera des solutions ; d'ici dix ans, le débat sur la pollution des automobiles ne sera peut-être qu'un vieux souvenir ».

Emissions de CO2

Les émissions moyennes de CO2 des voitures neuves ont été de 127 g/km en 2013 selon l'Agence Européenne de l'Energie (- 4 % par rapport à 2012). Mais la consommation réelle de carburant est supérieure de 23 % à celle qui est affichée par les constructeurs. Les mesures officielles d'émissions de CO2 sont trompeuses, elles sont sous-estimées car le cycle d'essai NEDC, conçu dans les années 1970, est obsolète. Par ailleurs, les constructeurs manipulent les tests d'homologation : surgonflage des pneus, lubrifiants spéciaux, débranchement des accessoires électriques... ils font tout pour réduire le poids du véhicule ou améliorer artificiellement son aérodynamisme pendant les tests (Réseau Action Climat).

Chronique du développement durable

X La revue Nature du 28-08-2014 a publié une étude d'une équipe internationale de chercheurs qui a recensé les projets routiers sur l'ensemble de la planète : d'ici 2050, il est prévu de construire 25 millions de km de routes nouvelles, soit 600 fois le tour de la Terre (il existe déjà environ 40 millions de km de routes). Les projets sont liés à l'exploitation des ressources naturelles et aux échanges commerciaux, 90 % sont localisés dans les pays en voie de développement (source : Pierre Le Hir, Le Monde du 27 août 2014).

X Roissy, avec 62 millions de passagers en 2013, est le 2ème aéroport européen derrière Londres-Heathrow, et le 8ème dans le monde. Près de 700 000 personnes sont impactées par le bruit. Avec 160 vols quotidiens en moyenne entre 22h et 6h, Roissy est le premier aéroport européen en trafic nocturne.

Charabia de colloque

Il est temps de faire de la métropole une institution agile, créative, solidaire et durable. Les métropoles doivent participer au développement des écosystèmes d'innovation. Il convient donc de développer en priorité une analyse sociologique des processus d'adoption des altermobilités, de questionner la norme automobile et de s'interroger sur la possible émergence d'une nouvelle norme de déplacements automobiles.

Soyez moderne, ne dites plus exploitant mais opérateur, recettes mais revenu, coût net mais net cost, contrat mais franchise, ligne mais route.

Une ville vertueuse

A Berne et dans d'autres villes suisses, on ne s'est pas contenté d'aménagements cyclables et de transports publics de qualité : les bureaux et les centres commerciaux sont concentrés autour des gares, le nombre de places de stationnement central a été réduit drastiquement et le transit à travers le centre est impossible en voiture.

Le bruit en Europe

Un quart des Européens, soit 125 millions d'habitants, est exposé à des bruits supérieurs aux recommandations ou aux limites légales. Les trafics routier (voitures, motos, camions), ferré et aérien sont la principale cause des nuisances sonores. Ils gênent 70 millions de personnes et vont jusqu'à perturber le sommeil de 20 millions d'entre elles. 50 % des Européens se disent gênés par le bruit insupportable du trafic routier.

L'Agence Européenne de l'Environnement s'inquiète de ces chiffres dans son dernier rapport « Le Bruit en Europe 2014 ». Elle évalue l'impact sanitaire du bruit à 10 000 décès prématurés chaque année, à 43 000 admissions dans les hôpitaux et 900 000 cas d'hypertension (source : Goodplanet.info).

BIEN DIT

✓ **Alain Jund**, adjoint EELV au maire de Strasbourg, craint un retour de balancier dans la politique des transports en ville : « la voiture est une espèce invasive qui est en train de reprendre la place qu'elle occupait il y a quelques années, qu'il s'agisse des voies de circulation ou des places de stationnement ».

✓ **Martin Wolf**, editorialiste au Financial Times : « un prix du pétrole en baisse risque de pousser les économies à augmenter leur consommation de carbone et à négliger leur efficacité énergétique. Tout gouvernement perspicace devrait saisir l'occasion pour augmenter les taxes sur le pétrole ou en tout cas supprimer les subventions à la consommation, synonymes de gaspillage. Mais ce genre de gouvernement est assez rare ».

✓ **Jacques Ottaviani**, président de l'APNB et membre du Conseil national de la FNAUT : « Dans quelle Europe vivons-nous ? Les frontières sont transparentes pour les automobilistes, mais sont devenues, à l'exception de l'Alsace, imperméables pour les voyageurs ferroviaires s'ils n'ont pas droit au TGV ».

✓ **Pierre Radanne**, président de l'association 4D : « nous avons la bêtise d'acheter un véhicule qui roule en moyenne moins de 300 heures par an ; les voitures, toujours plus puissantes, ont doublé de poids depuis 1980 ».

Service public routier

En raison d'une chute de neige intense (60 cm), deux autocars de la ligne Montluçon-Ussel n'ont pu se croiser sur une route des Combrailles creusoises un dimanche de janvier en fin d'après-midi. Comme l'explique le quotidien La Montagne, « le bus pour Montluçon a été remis sur les rails » grâce à des employés communaux, d'un agriculteur et d'un boucher. Le conducteur du car pour Ussel a refusé de reprendre le volant en raison de l'état de la route. Faute de taxis disponibles, les 7 voyageurs bloqués ont été recueillis pour la nuit au château de La Mothe, le boucher leur a improvisé un repas ; ils ont pu gagner Ussel le lendemain.

Bon à savoir

- 127 millions de personnes auraient pu être nourries en 2008 grâce à la surface cultivée pour alimenter les voitures européennes en biocarburants (Oxfam).
- Le parking de 440 places construit pour 15 millions d'euros sous le grand stade de Grenoble est presque inutilisé. Recette en 2013 : 75 000 euros.
- D'après un sondage Inrix-Le Figaro de mars 2014, un Français passe en moyenne 35 heures par an dans les bouchons ; un Parisien 55 heures.
- A Oslo, les voitures électriques, autorisées à circuler dans les couloirs réservés aux bus, provoquent un ralentissement des bus.



Démontage

Selon 20 Minutes-Lille, certains automobilistes, lassés d'attendre l'ouverture des barrières de passages à niveau, décident de les démonter pour pouvoir passer. Il fallait lire : contourner.

Train perdu

Un train perdu dans le désert il y a 8 ans a été retrouvé par la société des chemins de fer égyptiens. Les rails avaient été volés sur plus de 100 km entre l'oasis de Dakhla et Louxor.

Une bonne initiative

La direction marketing de la SNCB, la SNCF belge, a invité un jeune couple à utiliser le train, en lui précisant la gare la plus proche de son domicile, une gare... fermée en 1993.

TER Alsace : une amplitude horaire à élargir

La diversification des horaires de travail et l'évolution progressive des modes de vie augmentent les besoins de déplacement en dehors des heures de pointe traditionnelles.

De nombreux salariés, travaillant tôt ou rentrant tard le soir après 20 heures, se heurtent à des offres de transports publics inadaptées à leurs besoins. Ils sont donc contraints à l'usage quotidien de la voiture individuelle.

Par ailleurs, les réunions professionnelles et associatives se tiennent souvent en fin d'après-midi ou en début de soirée, et le soir est propice aux activités sociales, culturelles ou récréatives.

Un élargissement de l'amplitude horaire des dessertes des principales lignes TER est donc nécessaire en Alsace, région dont la densité de population, proche de celle du Pays de Bade, est particulièrement élevée. A l'instar des pays voisins, il nous paraît hautement souhaitable de mettre en service en Alsace des TER jusqu'à 23 h voire même, sur certaines lignes, jusque vers minuit, du moins dans la nuit du samedi au dimanche.

Apparue ces dernières années sur plusieurs lignes (notamment celles de Strasbourg vers Haguenau, Saverne, Molsheim), l'alternative de l'autocar, certes moins coûteuse, est une fausse bonne idée. La durée du trajet est nettement plus longue : 50 min de Strasbourg à Haguenau, avec un arrêt à Bischwiller, contre 22-24 min en TER. En outre, le confort n'est pas le même que celui d'un TER, et la lisibilité des horaires et la localisation des points d'arrêt laissent trop souvent à désirer.

En définitive, la mise en place de quelques TER de soirée est un moyen de fidéliser les voyageurs, d'en attirer de nouveaux, d'étendre le réflexe TER à un nombre non négligeable d'habitants qui ont complètement perdu l'idée d'un déplacement par train. Il suffit d'aller de l'autre côté du Rhin pour observer combien le train régional de soirée est devenu attractif, en semaine comme en fin de semaine, pour des motifs de déplacement extrêmement variés.

Patrice Paul, FNAUT Alsace

Nantes : BHNS, bétailière à haut niveau de service

Lancée fin 2006, la ligne 4 du busway de Nantes transportait alors 17 000 voyageurs par jour ; elle en transporte aujourd'hui 36 000. Aux heures de pointe, les usagers s'entassent sur les quais et à l'intérieur des véhicules, devenus des bétailières selon une habituée citée par Ouest France.

C'est aujourd'hui, avec la saturation de la ligne 1 de tram, le principal point noir du réseau nantais. La maire PS de Nantes, Johanna Rolland, a annoncé le lancement d'études. Selon l'exploitant, « on ne peut plus renforcer la fréquence, déjà maximale aux heures de pointe, l'idée est d'intégrer des bus longs de 24 m au lieu de 18 m. Les quais le permettent. Une décision sera sûrement prise par les élus fin 2015 ». Pour la CFDT, « des bus de 24 m ne répondront pas aux besoins, qui continuent d'augmenter, la solution idéale est un tramway », une option recommandée initialement par la FNAUT mais écartée par les élus, qui se contentent d'envisager l'achat de bus électriques. Les usagers du Busway n'ont pas fini de souffrir...

Jean-Bernard Lugadet, ANDE, Nantes

Strasbourg : les points de vente SNCF disparaissent

Depuis 2012, la SNCF ne cesse de supprimer des points de vente de billets et d'abonnements dans l'agglomération strasbourgeoise : dans une galerie marchande de Mundolsheim, dans des hypermarchés de Strasbourg, Illkirch, Schiltigheim, Haute-pierre... Ces points de vente ont comme caractéristique commune d'être implantés depuis des décennies à proximité de quartiers et de communes densément peuplés.

Ces fermetures ont entraîné l'allongement des queues aux guichets subsistants, déjà souvent trop longues, et l'obligation pour les habitants de se rendre désormais dans les points de vente du centre-ville ou à la gare centrale soit, même avec un rendez-vous, un aller-retour d'une heure... pour acheter un billet qui permet, par exemple, d'aller à Paris en deux heures !

Beaucoup de voyageurs recherchent, en plus du seul billet, un conseil ou des informations que seul un vendeur compétent peut donner. Le contact avec un vendeur permet aussi d'éviter l'usage du logiciel voyages-sncf.com, complexe, peu souple et souvent inaccessible à nos aînés et à ceux qui ne maîtrisent pas la langue française ou l'informatique.

Cette dépersonnalisation freine l'usage du transport public : les décisions de la SNCF sont à contre-courant de la demande croissante de services de proximité. La SNCF n'a examiné aucune solution de mutualisation avec d'autres opérateurs de transport, comme Réseau 67 et la CTS, guère plus brillants sur la proximité, ou d'utilisation des possibilités positives qu'offre la révolution numérique tant invoquée, comme des guichets interactifs que nos voisins allemands ont su mettre en place.

François Giordani, président, ASTUS

Nouvelles de la FNAUT

Un nouveau président

Lors de l'assemblée générale de la FNAUT qui s'est tenue le 11 avril 2015, Bruno Gazeau a été élu président de notre fédération. Il succède à Jean Sivardière, qui était président depuis 1992 et qui conservera un rôle actif en tant que vice-président, responsable de la publication de FNAUT Infos.

Bruno Gazeau était déjà conseiller du bureau depuis un an. Ancien professionnel très expérimenté des transports, il connaît parfaitement ce secteur complexe, qu'il s'agisse de ses aspects techniques, institutionnels ou sociaux. Mais la raison principale pour laquelle il a été choisi par le bureau est qu'il a toujours été, au cours de sa carrière, très attentif au sort quotidien des usagers des transports publics et très conscient de l'impact environnemental des transports. Sous sa direction, la FNAUT poursuivra son travail collégial au service des usagers et de la collectivité.

Activités récentes

- Marc Debrincat représente la FNAUT au sein du comité mis en place par la Direction des services de transport de la DGITM pour étudier les phénomènes de fraude et les dispositifs mis en oeuvre pour les enrayer.
- Christian Broucayet a rencontré Jean Auroux, ancien ministre des transports nommé par la SNCF comme facilitateur des dessertes TGV et Intercités futures sur l'axe Paris-Bordeaux.
- Une lettre ouverte a été adressée par la FNAUT au Premier ministre pour lui demander un encadrement par voie législative de l'exercice du droit de retrait des agents des entreprises de transport public (voir page 6).
- Avec une délégation de la Fédération Européenne des Voyageurs, Marc Debrincat a rencontré Jocelyn Fajardo, conseiller de Violeta Bulc, commissaire européenne aux transports, à propos de la protection des droits des voyageurs.
- François Poupard, directeur de la DGITM, est intervenu au nom d'Alain Vidalies, secrétaire d'Etat aux Transports, lors de l'assemblée générale 2015 de la FNAUT pour présenter la politique des transports du gouvernement.

fnaut infos- Bulletin mensuel d'information

Directeur de publication : Jean Sivardière
CPPAP n° 0915 G 88319 - Dépôt légal n°234
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

LE RAPPORT DURON SUR L'AVENIR DES TRAINS INTERCITÉS

Nouveaux enjeux

Le transport public a vécu ses « trente glorieuses » avec la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs de 1982, le versement transport, la loi Sapin définissant la délégation de service public. Un élan fantastique a été donné aux réseaux urbains, au tramway, au TGV et au TER.

Mais récemment, outre la crise économique, une série de mauvais coups a été portée au transport public : hausse du taux de TVA, abandon de l'écotaxe, début de réduction de l'offre, retour de la voiture dans les centres-villes, priorité affichée à la voiture électrique, réintroduction de la route dans les contrats de plan Etat-Régions.

Le Grenelle de l'environnement n'est qu'un souvenir, la conférence environnementale oublie le transport public, l'Union Européenne se recentre sur l'économie et délaisse l'écologie. La prise en compte des externalités (pollution de l'air, bruit, accidents, congestion) est repoussée sinon abandonnée.

Le transport public va par ailleurs connaître un bouleversement avec la réorganisation des compétences des collectivités, l'émergence des métropoles et des 13 Régions, la réforme ferroviaire, la libéralisation du transport par autocar, le développement accéléré du covoiturage et de la voiture en libre service.

Pour autant, la demande de mobilité et de transport public ne cesse d'augmenter et de se diversifier, tout en se focalisant sur la qualité. Quels sont alors les enjeux pour la FNAUT ?

- les moyens financiers ;
- l'optimisation de la concurrence intermodale (la FNAUT est favorable à la concurrence entre opérateurs mais non à la concurrence entre les modes) ;
- l'avenir du système ferroviaire.

Comment passer d'un réseau ferré maillé hérité du 19ème siècle à un réseau structurant du 21ème siècle, conjuguant massification du trafic et offre de transport de bout-en-bout ? Comment se confronter à des restructurations, des fermetures de lignes, des hausses tarifaires traduisant les coûts réels ? Comment définir les modes les plus pertinents au regard de l'utilité pour le voyageur et la collectivité ?

Je veux rendre ici un hommage appuyé à Jean Sivardière, président pendant 23 ans, qui a donné à la FNAUT son élan, sa crédibilité et son rayonnement.

Bruno Gazeau



Viaduc de Bramafan (photo : Marc Debrincat)

La FNAUT, qui bataille depuis des années pour obtenir le maintien et le développement de l'offre ferroviaire Intercités, attendait avec inquiétude le rapport de la commission présidée par le député PS Philippe Duron. Ce rapport ne mérite pas les critiques excessives émises, en particulier, par tous les conservateurs irrités par la perspective pourtant lointaine d'une mise en concurrence de la SNCF avec d'autres exploitants ferroviaires. Il écarte en effet le scénario régressif défendu par la SNCF et Bercy, qui faisait totalement l'impasse sur les besoins des voyageurs et de l'aménagement du territoire. Pour autant, le rapport Duron est très loin de répondre aux attentes de la FNAUT, qui réclame au gouvernement un moratoire sur toutes les suppressions de services préconisées par le rapport.

Des trains mal-aimés

Souvent définis comme n'étant ni des TER ni des TGV, les trains Intercités sont le « parent pauvre » de l'offre ferroviaire : une situation que la FNAUT et ses associations dénoncent depuis longtemps (FNAUT Infos 228).

Fin 2010, comme elle l'avait réclamé, l'Etat s'est déclaré autorité organisatrice des trains Intercités, alors baptisés trains d'équilibre du territoire (TET). Il a mis en place un mécanisme de financement soi-disant intermodal, comprenant une participation marginale des sociétés autoroutières (réduite de moitié depuis 2012) et reposant essentiellement sur un prélèvement sur la SNCF.

Mais l'Etat n'a pas résisté aux pressions de la SNCF, et l'offre s'est contractée d'environ 10 % en 4 ans, à l'inverse de l'évolution espérée. Quant au déficit d'exploitation, il est passé de 200 à 340 millions. Face à cette situation intenable, le gouvernement a demandé à la commission Duron de revoir le problème.

De cette commission, la FNAUT attendait d'abord une reconnaissance explicite de l'importance des trains Intercités, et celle de la mauvaise qualité de l'offre actuelle, dont la SNCF et l'Etat sont responsables et qui explique la faible fréquentation de certains services.

Les offres TGV et TER sont loin de couvrir tous les besoins des voyageurs. Les trains Intercités sont indispensables pour assurer la desserte des villes moyennes, y compris celles qui sont situées sur des axes Paris-province équipés d'une ligne à grande vitesse, et des axes transversaux. L'offre Intercités doit donc être un outil essentiel de l'aménagement du territoire.

Quant à la dégradation voulue de l'offre Intercités, elle est évidente : fréquences dissuasives, horaires et correspondances inadaptés aux besoins, services à bord déficients, information privilégiant l'usage du TGV, pannes de matériel, ralentissements liés au vieillissement des infrastructures.



Malgré ses erreurs (voir encadré), le rapport constitue presque une bonne surprise, tant on pouvait craindre qu'il ne préconise une disparition rapide et massive des trains Intercités sous la pression des « financiers ». L'Association des Régions de France et l'Association Villes de France (villes moyennes) redoutaient ainsi « un scénario noir de démembrement du réseau Intercités ».

Un déficit artificiel

La FNAUT a toujours combattu l'approche purement financière de la SNCF, du ministère des Finances et de la Cour des Comptes. En effet, le déficit des trains Intercités est un phénomène artificiel, et non une fatalité intrinsèque.

Contrairement à ce qui est souvent affirmé, le taux moyen de remplissage de ces trains, proche de 50 % comme en Allemagne ou en Suisse, est correct, mais il pourrait sensiblement augmenter, car sur bien des lignes l'offre est très médiocre et les efforts de promotion commerciale de la SNCF sont quasi-inexistants. A ces défauts de l'offre s'ajoutent les coûts très élevés de production de la SNCF : leur dérive rapide ne pourra être enrayerée, tout le monde le sait, que par une mise en concurrence de la SNCF avec d'autres exploitants.

Enfin les conditions de concurrence du rail avec les autres modes de transport contribuent à la désaffection des trains Intercités : le réseau autoroutier a été développé de manière exagérée, l'automobiliste ne paie pas les coûts externes dont il est responsable, le transport aérien est subventionné, le covoiturage n'est pas fiscalisé,...

Le scénario SNCF-Bercy

En 2005 déjà, la SNCF, présidée par Louis Gallois, avait cherché à se débarrasser des trains Intercités - on parlait alors des trains Corail - qu'elle avait laissés périr, en les « refilant » aux régions : face à la levée de boucliers des élus et des usagers, le ministre UMP des Transports Dominique Perben s'y était finalement opposé mais sans s'intéresser à l'avenir de ces dessertes et rechercher des solutions de fond.

La stratégie malthusienne de la SNCF n'a pas changé. Alors que son rôle était d'être une force de propositions positives, elle n'a su envisager qu'une contraction de l'offre : des suppressions de services (trains de nuit en particulier), des réductions de fréquences, des raccourcissements d'itinéraires, des recours à l'autocar, ou bien des transformations de services Intercités en services TER que les régions ne pourraient financer et finiraient par réduire

ou transférer sur route. Mais ce scénario régressif a heureusement été écarté par la commission Duron qui, sur de nombreux points, n'a pas hésité à prendre le contre-pied de la SNCF.

Une approche moins négative

Tout en respectant l'objectif de court terme, fixé par le gouvernement, d'une réduction forte et rapide du déficit, la commission Duron, comme le souhaitait la FNAUT, a su reconnaître :

- que les Français sont attachés aux services Intercités malgré une exaspération face à leur forte dégradation et au vieillissement du matériel roulant (dont la moyenne d'âge est de 35 ans) et des infrastructures (en 2014, 31 millions de voyageurs ont utilisés les Intercités, et 100 les TGV hors trafic international) ;

- que les services Intercités jouent un rôle indispensable dans l'aménagement du territoire, une offre routière (autocar longue distance) ne pouvant en être qu'un complément ;

- que la gouvernance de l'Etat a été déficiente et que le gouvernement doit aujourd'hui définir une politique ferroviaire et s'en donner les moyens ;

- que certaines lignes Intercités ont un potentiel important de développement si on leur accorde davantage d'attention et de moyens financiers ;

- que, sur ces lignes, la priorité doit être donnée à la fréquence des dessertes, à la qualité de service, à la souplesse de la commercialisation (billet ouvert, donc sans réservation obligatoire, et yield management permettant d'optimiser le remplissage des trains, donc les recettes, tout en offrant des petits prix), au marketing... plutôt qu'à la seule vitesse.

Des propositions de relance

Philippe Duron a noté que le cercle vicieux bien connu (dégradation de l'offre, chute des recettes, déficit aggravé, réduction de l'offre...) qui a affecté les trains Intercités est analogue à celui qui a conduit à la régression du fret ferroviaire.

La commission a donc avancé des propositions de développement de plusieurs liaisons telles que Bordeaux-Nantes (ajout d'un 4ème aller-retour quotidien et prolongement des circulations à Rennes et non à Quimper) et surtout Nantes-Lyon que la SNCF destinait sommairement à l'autocar.

Rappelons qu'il y a quelques années, un 4ème AR Paris-Granville avait été introduit à la demande de la région Basse-Normandie : contrairement aux prédictions de la SNCF, le déficit global d'exploitation avait alors diminué car l'offre avait alors atteint un niveau plus attractif.

Les critiques de la FNAUT

La commission Duron a fait un travail sérieux, mais certaines de ses recommandations de « rationalisation » de l'offre sont discutables et d'autres ne sont pas acceptables. La FNAUT constate qu'elle a manqué d'ambition et n'a pas évité le déclinisme :

- contrairement aux souhaits de la FNAUT (FNAUT Infos 180), la commission s'est bornée à étudier une par une les liaisons Intercités existantes pour voir comment on pouvait en réduire le déficit, et n'a pas proposé de reconstituer un réseau national cohérent Intercités, couvrant l'ensemble du territoire et clairement identifiable par les voyageurs (comprenant par exemple une liaison Metz-Nancy-Dijon-Lyon) ;

- elle n'a pas cité l'exemple de la Deutsche Bahn, qui a décidé d'augmenter peu à peu son offre Intercités de 25 % (en trains.km) d'ici 2030 pour contrer la concurrence des services d'autocars et en attend une hausse de 36 % de sa clientèle (en voyageurs.km).

La FNAUT regrette que, malgré une volonté affichée de desservir les villes moyennes, la commission n'ait pas proposé de maintenir la desserte de villes intermédiaires, telles qu'Arles ou Sète, situées sur les principales radiales et la transversale sud ; et qu'elle ait proposé des suppressions de parcours terminaux peu ou soi-disant peu fréquentés. La commission n'a apprécié correctement ni la contrainte qui serait imposée aux voyageurs par la multiplication des correspondances ni la charge financière qui serait imposée aux régions pour maintenir une offre satisfaisante.

Enfin elle a proposé de nombreuses réductions de fréquences qui rendront le train encore moins attractif, et condamné bien trop vite les services les plus déficitaires, diurnes (Caen-Tours, Lyon-Bordeaux, Clermont-Bézier) et nocturnes (4 trains de nuit sur 8), dont la faible clientèle est d'abord due à la médiocrité de l'offre. Elle n'a pas hésité à promouvoir le car et même l'avion pour des liaisons nationales (le cas de Bayonne-Toulouse relève de la provocation) : une aberration écologique.

Or le train de nuit conserve toute sa pertinence malgré l'existence du TGV (FNAUT Infos 234). Remplacer certains trains par des autocars, c'est prendre le risque réel de voir entre un tiers et la moitié des voyageurs se rabattre sur la voiture ou l'avion, d'où un bilan énergétique négatif. Selon la Commission des Comptes Transport de la Nation, en cas de remplacement du train par l'autocar, 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.

Ils ont dit

● **Jacques Auxiette**, président PS du Conseil régional des Pays de la Loire : « Ceux qui déterminent la politique des transports sont uniquement guidés par la volonté de ne plus mettre d'argent dans le système ferroviaire. Ceux qui pilotent la convention des trains Intercités ne sont pas au ministère des Transports mais à Bercy, avec un seul objectif, que ces trains ne soient financés ni par la SNCF ni par l'Etat ».

● **Le GART** « s'associe aux conclusions du rapport quant aux efforts, jugés très insuffisants, de l'opérateur historique en matière de productivité des lignes Intercités. Le principe de la délégation de service public, promu par la commission, est un premier pas vers une meilleure efficacité, comme le transport urbain en apporte la preuve ».

● **Dominique Bussereau**, ancien ministre UMP des Transports : « il y a comme un arrière-plan décliniste dans ce rapport, qui est beaucoup trop pusillanime sur l'ouverture des Intercités à d'autres opérateurs que la SNCF, alors qu'il s'agit d'une solution majeure ».

● **Fabienne Keller**, sénatrice UMP du Bas-Rhin, secrétaire nationale de l'UMP aux transports et à l'environnement : « à long terme, c'est une absurdité de rebasculer le trafic ferroviaire sur la route, il faut se donner les moyens de réinvestir sur le rail, mais la France paie ici le prix de l'abandon de l'écotaxe ».

● **Damien Alary**, président PS du Conseil régional du Languedoc - Roussillon : « c'est la vente à la découpe du service national des transports qui signifie la fin des grandes liaisons ferroviaires ».

● **La CGT Cheminots** : « c'est le parti pris ultralibéral qui vise la poursuite de la casse du service public SNCF ». **Sud Rail** : « la fracture territoriale sera accentuée ». **UNSA-ferroviaire** : « une logique purement comptable de réduction du déficit d'exploitation ».

● **La Convergence Nationale Rail** (voir FNAUT Infos 226) : « c'est le démantèlement du système ferroviaire, le train fou de la libéralisation. Se profile ce à quoi les libéraux britanniques se réfèrent eux-mêmes, l'assouvissement de l'intérêt national aux intérêts atlantistes par le biais de futurs traités TAFTA/TISA ».

● **Denis Baupin**, député EELV de Paris : « un très mauvais signal au moment où on parle de transition énergétique ».

● **Lorelei Limousin**, chargée des transports au Réseau Action Climat : « en invitant à privilégier l'avion low cost sur certains trajets comme Bordeaux-Lyon, Philippe Duron oublie l'atout que représente le transport ferroviaire pour lutter contre les changements climatiques par rapport aux autres modes ».

Les propositions du rapport

Les liaisons Intercités structurantes à fort potentiel, à renforcer :

- Paris - Clermont-Ferrand
- Paris-Orléans-Tours
- Nantes-Lyon
- Paris-Limoges
- Paris-Caen
- Bordeaux-Marseille
- Paris-Amiens
- Paris-Bourges
- Paris-Saint-Quentin
- Bordeaux-Nantes

Les liaisons « à ajuster à la marge » :

- Paris-Rouen
- Rouen-Le Havre
- Caen-Cherbourg
- Paris-Granville

Les liaisons à maintenir mais « à adapter aux flux observés » (en clair, à alléger) :

- Amiens-Boulogne
- Saint-Quentin - Maubeuge
- Limoges-Brive-Toulouse
- Troyes-Belfort

Les liaisons fréquentées mais « pour lesquelles existe (selon la commission) une offre alternative TGV ou TER » :

- Toulouse-Cerbère
- Quimper-Nantes
- Bordeaux-Toulouse et Marseille-Nice
- Saint-Quentin - Cambrai
- Vierzon-Montluçon

Les liaisons très peu fréquentées de bout en bout, à supprimer car l'offre TER actuelle répond aux besoins :

- Caen - Le Mans - Tours
- Hirson-Charleville-Metz
- Reims-Dijon
- Bordeaux-Lyon par Limoges

Les liaisons à transformer en TER :

- Clermont-Nîmes (le Cévenol)
- Paris-Montargis-Cosne-Nevers

Les liaisons à transférer sur route (autocars sur les autoroutes A64, A75, A89), « ce qui permettrait d'améliorer la qualité du service proposé tout en l'adaptant aux flux constatés » :

- Toulouse-Hendaye
- Clermont-Béziers (l'Aubrac)
- Bordeaux-Lyon par Brive

Les trains de nuit à maintenir :

- Paris-Briançon
- Paris-Rodez
- Paris-Toulouse-La Tour de Carol

Les trains de nuit à supprimer « en raison d'offres alternatives de bon niveau » :

- Paris-Hendaye
- Nord/Est-Méditerranée
- Paris-Côte vermeille
- Paris-Savoie

Le gouvernement doit revoir sa politique

La balle est aujourd'hui dans le camp du gouvernement, dont la FNAUT attend une révision de sa politique :

- un renforcement de son rôle d'autorité organisatrice des services Intercités, qu'il n'a pas assumé malgré l'adoption de la convention Etat-SNCF signée le 13 décembre 2010 ;

- la mise au point rapide, avec la participation des usagers, d'un schéma national intermodal des services de transport prenant en compte les intérêts des voyageurs et de l'aménagement du territoire (desserte des villes moyennes) et exploitant au mieux les qualités techniques et écologiques du train ; ce schéma devra être soumis au Parlement ;

- l'amélioration, avant la libéralisation des services d'autocar, de l'offre Intercités suivant les suggestions du rapport Duron et sans introduction de la réservation obligatoire ;

- l'expérimentation, avant tout transfert sur route, de l'exploitation des trains Intercités dans le cadre de délégations de service public afin d'obtenir une réduction des coûts d'exploitation ; rappelons qu'une telle ouverture à la concurrence n'aurait rien à voir avec la « privatisation » redoutée des syndicats cheminots, puisque c'est l'Etat, autorité organisatrice, qui fixerait la consistance des services et la tarification ;

- la pérennisation d'un financement vraiment intermodal du déficit d'exploitation et du renouvellement du matériel roulant (pour lequel un confort « grandes lignes » est indispensable et ne doit pas être limité à quelques grands axes) ; ce financement doit être basé sur une contribution des autocaristes et une contribution accrue des sociétés autoroutières ;

- l'accélération de la rénovation des infrastructures classiques dès la fin des travaux sur les nouvelles LGV ;

- enfin une correction des conditions de concurrence entre le rail et les autres modes de transport, qui doivent valoriser les qualités intrinsèques du rail (sécurité, faible consommation d'énergie, pollution marginale,...) et non le pénaliser comme c'est le cas aujourd'hui ; le rail est un atout précieux pour demain face à la hausse inévitable du prix du pétrole.

La FNAUT veut un moratoire

La FNAUT réclame un moratoire sur les suppressions de services proposées par le rapport Duron dans l'attente du schéma national des services de transport qui, selon la loi du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire, doit être élaboré par le gouvernement puis adopté par le Parlement.

LA LIGNE NOUVELLE MARSEILLE-NICE

Quelques élus et associations des Alpes Maritimes relançant l'hypothèse d'une ligne nouvelle Marseille-Nice évitant Toulon afin de réduire le temps de parcours Paris-Nice par TGV, la FNAUT PACA et la FNAUT nationale ont réaffirmé l'importance d'un passage de cette ligne par Toulon.

La FNAUT a approuvé le contenu de la première phase de travaux retenue par l'Etat : traversée souterraine de Marseille, quatrième voie entre Marseille et Aubagne, ligne nouvelle entre Nice et Mougins. Elle approuve également la deuxième phase de travaux concernant les sections Aubagne-Toulon et Mougins - Est Var (nord de Saint-Raphaël). Par contre, elle s'oppose à toute tentative de contournement de Toulon pour les raisons suivantes.

1 - Il est inconcevable qu'une agglomération de plus de 600 000 habitants ne soit pas reliée directement par TGV à Marseille (1 500 000 habitants) et à la Côte d'Azur aussi peuplée. Un des objectifs de la ligne nouvelle est en effet le désengorgement des autoroutes de la région, aujourd'hui saturées malgré leur récent élargissement à 2 x 3 voies.

2 - Si la ligne nouvelle contournait Toulon, elle ne serait utilisée que par les TGV Paris-Nice, trop peu nombreux (une vingtaine par jour) pour assurer sa

rentabilité. La SNCF estime en effet indispensable de faire passer les TGV province-province par Toulon afin d'en assurer un remplissage correct et d'en garantir la rentabilité, un argument essentiel repris par le rapport Cousquer.

3 - Si les TGV province-province, qui seront beaucoup plus nombreux à l'avenir, devaient continuer à emprunter la ligne existante Toulon-Aubagne, cette ligne resterait saturée et le trafic TER ne pourrait s'y développer comme le réclament les usagers et les élus. Les trains directs et caboteurs ayant des vitesses commerciales très différentes, une séparation de ces trafics par la création d'une ligne dédiée aux trains directs Marseille-Toulon est manifestement indispensable.

La FNAUT est par ailleurs opposée à une éventuelle priorité du tronçon Centre Est Var - Mougins de la ligne nouvelle par rapport au tronçon Aubagne-Toulon. Si c'était le cas, les trains desservant Nice seraient accélérés, mais il n'en résulterait aucune augmentation de trafic car le goulet d'étranglement Aubagne-Toulon subsisterait.

En conclusion, le souci de la FNAUT est d'améliorer le fonctionnement des trains de la vie quotidienne tout en assurant une exploitation satisfaisante des trains à long parcours : TGV, Intercités et TERGV.

LES LGV BORDEAUX-TOULOUSE/DAX

La commission d'enquête sur le projet de LGV Bordeaux-Toulouse/Dax vient de remettre un avis défavorable : elle a repris sans esprit critique les idées anti-TGV à la mode, sans vision à long terme sur la démographie et l'économie des régions desservies (selon l'INSEE, la population de Toulouse dépassera celle de Lyon en 2020) et les enjeux énergétique, climatique et européen.

1 - Les avantages écologiques du projet ont été sous-estimés. Paris-Toulouse est le marché aérien intérieur le plus important (3 millions de passagers par an). La LGV Bordeaux-Toulouse limitera les nuisances subies par les riverains des aéroports de Paris et Toulouse, et évitera la construction d'un deuxième aéroport près de Toulouse.

Selon la commission, le bilan carbone de la LGV Bordeaux-Toulouse sera « modestement positif ». C'est ignorer que les émissions de carbone lors de sa construction seront compensées en moins de 10 ans grâce aux reports massifs de trafic aérien et routier sur le TGV (FNAUT Infos 214), et que la LGV est construite pour des siècles.

2 - Contrairement aux affirmations de la commission, le TGV, qui transporte plus de 100 millions de voyageurs par an, n'attire pas qu'une clientèle aisée : les « petits prix » proposés par la SNCF sont souvent compétitifs avec les tarifs de l'avion

low cost, de l'autocar et du covoiturage (FNAUT Infos 231).

3 - La rentabilité d'une LGV dépend cruciallement des conditions de concurrence entre le rail et les autres modes de transport. Ces conditions, aujourd'hui défavorables au rail, peuvent être corrigées. Les LGV prévues au sud de Bordeaux contribueront par ailleurs à la rentabilité de la LGV Tours-Bordeaux.

4 - Une fois la LGV Tours-Bordeaux en service (2017), la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse (POLT) ne sera plus compétitive avec la liaison TGV Paris-Toulouse. Sa modernisation devra être poursuivie, mais ses performances ne lui permettront pas de capter du trafic aérien ou autoroutier Paris-Toulouse.

Sauf à reconstruire la ligne existante Bordeaux-Toulouse, on ne peut y porter la vitesse à 200 km/h, à des coûts raisonnables, que sur deux tronçons rectilignes de 20 km et déjà parcourables à 160 km/h. Le gain de temps serait marginal. Vouloir faire de l'aménagement de cette ligne une alternative à la LGV est donc illusoire.

Quant à la LGV Captieux-Dax, complétée ensuite par une branche sud Dax-Espagne éligible à un financement européen, elle peut seule offrir des liaisons rapides entre Bordeaux ou Toulouse et l'Espagne.

Circulation des TGV et RER C entre Massy et Valenton

On sait (FNAUT Infos 152 et 162) que le tronçon Massy-Valenton de la Grande ceinture parisienne sud est utilisé à la fois par des TGV « diamétraux » (également appelés province-province ou passe-Paris) reliant Lille, Strasbourg et Lyon d'une part, Le Havre, Rennes, Nantes et Bordeaux d'autre part (une vingtaine par jour dans chaque sens) ; par des trains du RER C (65 par jour) ; enfin par quelques trains de fret.

Les difficultés de circulation des TGV diamétraux ont deux origines :

- à ses extrémités, la ligne comprend deux raccordements à voie unique aux LGV encadrantes, qui constituent des goulets d'étranglement ;

- les circulations TGV et RER C présentent des cisaillements.

Les conflits qui en résultent entre TGV d'une part, entre TGV et TER d'autre part, se traduisent, pour les TGV diamétraux, par un manque de capacité de la ligne (2 sillons TGV par heure et par sens seulement), des contraintes sur les heures de passage, enfin par des ralentissements et des retards (il faut parfois 30 minutes à un TGV pour parcourir 19 km).

Quant au RER C, il est impossible d'augmenter sa fréquence actuelle de 30 minutes entre Massy et Pont de Rungis, malgré une forte demande des usagers, et d'assurer sa régularité.

Une modernisation de la ligne, d'un coût très raisonnable, est envisagée depuis 15 ans, mais elle n'a pas encore abouti en raison de l'opposition des riverains (qui a donné lieu à des surréchères politiques, en particulier à Antony), des maladresses initiales de RFF et du manque de volonté du président de la région Ile-de-France, pourtant directement intéressée.

L'aménagement du secteur est finalement été acté, mais les travaux ont été malheureusement interrompus récemment par RFF faute de moyens techniques et humains disponibles.

Une enquête publique sur le projet d'aménagement du secteur ouest est en cours : la FNAUT (pour les TGV diamétraux) et l'AUT Ile-de-France (pour le RER C) sont intervenues de manières complémentaires et ont remis un avis très favorable, qu'il s'agisse du TGV ou du RER C, car il y a urgence.

Dans un proche avenir (2016-2017), les mises en service successives des LGV Est-2ème phase, BPL (Le Mans-Rennes) et SEA (Tours-Bordeaux) va donner une attractivité supplémentaire aux TGV diamétraux (la durée des trajets Strasbourg-Bordeaux sera alors réduite de 1h20) et l'offre pourra se développer si elle est fiabilisée.

● Selon **Stéphane Gicquel**, secrétaire général de la FENVAC, fédération nationale des victimes d'attentats et d'accidents collectifs : « on ne peut pas continuer à jouer avec la sécurité des voyageurs. Il faut que la SNCF arrête de considérer les accidents de passages à niveau comme un problème routier, c'est un problème ferroviaire ». Autant affirmer que les platanes sont responsables des accidents de la route.

● Selon **Pascal Riffart**, vice-président d'Amiens Métropole : « le BHNS va nous coûter environ 100 millions d'euros pour 42 kilomètres, dont 70 % seront en site propre ». Le tramway aurait coûté plus cher à l'investissement mais le matériel roulant aurait eu une longévité double et, entièrement en site propre comme un « vrai » BHNS devrait l'être, le tramway aurait attiré une clientèle plus importante et son exploitation aurait été moins coûteuse : comme le disait Alfred Sauvy, « quand on compte, il faut tout compter ».

● **Ségolène Royal**, ministre de l'Écologie, affirme que : « demander, du jour au lendemain, que l'on impose la circulation alternée à des gens qui habitent loin de Paris, qui doivent amener leurs enfants à l'école, aller travailler, faire des démarches pour trouver du travail, ce n'est ni raisonnable ni respectueux ». Mais laisser les citoyens respirer un air pollué sans intervenir pendant plusieurs jours pour ne pas déplaire aux automobilistes, est-ce raisonnable et respectueux ?

● C'est en jet privé que **Nicolas Sarkozy** s'est rendu de Paris au Havre pour un meeting. Un trajet en train (177 km) lui aurait pris 2h06. La voiture qui a emmené M. Sarkozy de l'aéroport du Havre à la salle du meeting est arrivée de Paris à vide. Il est vrai que l'environnement, ça commence à bien faire.

● C'est en voiture que **les sénateurs** se sont rendus du palais du Luxembourg au Panthéon pour assister à la cérémonie d'accueil des résistants le 27 mai (source : Libération) : 700 mètres par la rue Médicis et la rue Soufflot, soit 10 minutes à pied, c'était un effort physique insurmontable ?

● L'association Les Chevaliers du Ciel offre des baptêmes de l'air à des enfants handicapés, malades ou défavorisés. « Faire tomber les barrières de la différence » : l'intention est bonne, mais cette « belle aventure » vantée par Good Planet et **Yann Arthus-Bertrand** malgré son caractère anti-écologique mobilise à chaque étape de son tour de France les 6 avions de l'organisation et 22 avions de l'Armée de l'Air.

ATOUTS ÉNERGÉTIQUES ET ÉCOLOGIQUES DU TRAIN

La transition énergétique passe inévitablement par un report modal massif de la route et l'aérien sur le rail.

En France, le secteur des transports est, après le secteur résidentiel, celui qui consomme le plus d'énergie (32 % de la consommation totale, soit 50 milliards de Tep contre 26 en 1973) et de pétrole (70 % de la consommation française contre 30 % en 1973).

Les transports représentent 26 % des émissions françaises de gaz à effet de serre et 36 % des émissions de CO₂, transport international maritime ou aérien exclu. Investir dans le transport collectif terrestre et sur le réseau ferré répond donc à un double enjeu économique et environnemental.

L'essentiel de l'énergie consommée dans les transports provient des dérivés du pétrole qui doit être importé (93 % contre 7 % provenant du gaz liquéfié, des agrocarburants et de l'électricité).

Les transports sont donc en grande partie responsables du poids de la facture énergétique de notre pays, dont 82 % est imputable au pétrole (soit 50 milliards d'euros contre 12 milliards pour le charbon et le gaz, sur un total de 62 milliards). En 2011, 88 % du déficit commercial de la France étaient dus aux importations de pétrole (Commissariat général au développement durable).

Le transport routier (voyageurs et fret)

représente 80,6 % de la consommation d'énergie dans les transports, suivi du transport aérien (12,6 %) du transport maritime et par voie navigable (5 %) et du transport ferroviaire (1,7 %).

En milieu urbain, la voiture consomme 2 fois plus que le bus et 4 fois plus que le tramway. Sur les déplacements interurbains, le train consomme 10 fois moins que la voiture et 20 fois moins que l'avion. Pour le fret, il consomme 4 fois moins que le camion.

La répartition des trafics voyageurs est la suivante (données de 2011).

Pour les déplacements de proximité (moins de 80 km), le transport collectif urbain assure 10 % du trafic chiffré en voyageurs x km (7,5 % en Ile-de-France et 2,5 % dans les agglomérations de province), le TER 3 % et la voiture 87 %.

Pour les déplacements à longue distance, l'autocar (services occasionnels et réguliers) assure 8 % du trafic, le train 23 % (le TGV 20 % et le train Intercités 3 %), l'avion 12 % et la voiture 57 %. En nombre de voyages, les poids des différents modes sont respectivement de 2 %, 14 %, 1,5 % et 82,5 %.

Pour le transport de fret, en tonnes x km, le poids du rail est de 9 %, celui de la voie d'eau de 3 %. Celui de la route est donc proche de 90 %.

TRANSFERTS SUR ROUTE : UN EXEMPLE INSTRUCTIF

La liaison Saint-Brieuc - Pontivy a été transférée sur route en 1987 pour la section Loudéac-Pontivy (23 km), puis le 31 août 2006 pour la section Loudéac - Saint-Brieuc (49 km) : la ligne a alors été « provisoirement fermée » pour un an pour permettre de supprimer un passage à niveau et de créer un pont ferroviaire sur une nouvelle voie express.

À la fin des travaux, le service voyageurs est resté routier, mais plus fréquent et avec de meilleures liaisons vers le sud (13 AR par jour, dont 10 prolongés vers Lorient ou Vannes, au lieu de 3 AR ferroviaires limités à Pontivy autrefois). Le trajet Saint-Brieuc - Pontivy dure environ 1h15 comme antérieurement en train. A noter que, victime de l'ancien découpage du réseau entre compagnies (PO/État) avec une gare « frontière » à Pontivy, cette ligne n'a jamais connu de service ferroviaire complet nord-sud, ni même de correspondance possible à Pontivy.

À ce jour, la ligne n'est plus desservie par la « SNCF sur route », mais par un autocariste choisi par la Région Bretagne dans le cadre d'une délégation directe de service public. De ce fait, l'information voyageurs s'est dégradée.

Dorénavant, le site TER SNCF ne connaît plus la ligne (aucune fiche horaire

n'est disponible sur le site) : « cette ligne de car est gérée par la société Véolia », répond la SNCF quand on la questionne.

Quant au site Région Bretagne, il donne bien un lien vers le site TER SNCF, mais aucun lien vers les lignes régionales routières en délégation de service public (le train c'est TER SNCF, la route c'est Mappy + Michelin). En fait une fiche horaire de la ligne Saint-Brieuc - Vannes s'y trouve, mais cachée et périmée depuis août 2013.

Sur le terrain, l'arrêt « Gare d'Uzel » n'existe plus (il a été remplacé par un arrêt sur une aire de covoiturage). A Lorient, le car ne dessert plus l'ancienne « Gare SNCF » mais une « Gare d'échanges » dont le voyageur occasionnel espère qu'elle n'est pas trop éloignée de la gare SNCF.

Les « grandes » gares (Loudéac, Pontivy) ont encore une page descriptive sur le site TER SNCF, bien que la SNCF ne les desserve plus, mais la rubrique « Fiche horaire » est vide alors qu'on peut trouver les prochaines heures de départ dans l'onglet « Prochains départs » ! Et on peut encore acheter un billet pour une « gare » de la ligne sur le site Voyages-SNCF.com, pour combien de temps ? et en espérant que le conducteur du car voudra bien l'accepter...

Gilles Laurent, UVN, Lille

PASTILLES MULTICOLORES CONTRE POLLUTION DE L'AIR

La nouvelle pastille automobile (7 couleurs sont possibles...) introduite par Ségolène Royal, ministre de l'Ecologie, peut être utile pour gérer les pics de pollution et accompagner la création des zones à trafic limité (ZTL). Mais ce n'est pas la solution miracle : seul le développement de l'usage de la bicyclette, des transports collectifs et de l'autopartage permettra de réduire significativement la pollution urbaine.

Comme prévu, l'annonce de la pastille a été vigoureusement critiquée par l'association 40 millions d'automobilistes. Selon son président Daniel Quéro, « il faut sortir d'une grande école pour comprendre ce système de pastilles multicolores ; la conférence climat se rapproche et entraîne le gouvernement dans une vraie guerre contre les automobilistes, il veut exclure des millions d'automobilistes modestes de la liberté de circuler ».

Idées fausses

A cette occasion, bien des idées fausses concernant la pollution de l'air doivent être rectifiées.

- La création des zones à trafic limité est utile pour protéger les citadins les plus menacés par la pollution de l'air, mais la formule est d'un intérêt limité car ce sont toutes les aires urbaines qui souffrent de ce phénomène très nocif pour la santé publique.

- La pollution de l'air affecte l'ensemble du territoire et pas seulement les aires urbaines. Elle atteint un seuil critique en particulier les vallées alpines (Chamonix, Maurienne) encombrées de voitures et de camions, et mal ventilées.

- En l'état actuel de la technologie des batteries (fabrication et recyclage) et de la fabrication de l'électricité, la pénétration progressive de la voiture électrique dans le parc automobile ne fait que délocaliser une partie de la pollution. La voiture électrique reste polluante localement (l'usure des freins et des pneumatiques provoque des émissions de particules fines), encombrante et dangereuse, donc tout aussi inadaptée à la ville que la voiture thermique. Sa vocation se limite aux flottes captives effectuant des trajets urbains courts et répétitifs.

- Les encouragements fiscaux à l'achat (10 000 euros par véhicule !) et à l'usage de la voiture électrique sont ruineux pour l'Etat et demeurent insuffisants pour les ménages modestes désignés comme possesseurs des véhicules diesel les plus polluants. En pratique, seuls les ménages aisés en bénéficient et peuvent s'offrir à la fois une voiture électrique pour la ville et une berline thermique pour les vacances. Cette politique fiscale est donc un gaspillage d'argent public.

Les solutions de fond

L'introduction de la pastille peut avoir des effets pervers. Selon la ministre en effet, les maires pourront accorder aux propriétaires de voitures peu polluantes des facilités de circulation et de stationnement.

Pour réduire les nuisances de la voiture en ville, il n'y a rien à inventer : tout doit être fait pour encourager la marche et l'usage du vélo et du transport collectif, qui sont les vrais « transports propres » à la hauteur des enjeux. Cette démarche a fait ses preuves dans les pays voisins comme dans les grandes villes françaises.

La FNAUT demande donc que l'Etat pousse les collectivités locales :

- à faciliter les déplacements piétons et cyclables en centre-ville au détriment de la place occupée par la voiture ;

- à accélérer les bus (couloirs réservés, priorités aux carrefours) pour attirer de nouveaux automobilistes ;

- à soutenir fortement le développement de l'autopartage sous sa forme traditionnelle, qui incite les citadins à se démotoriser (FNAUT Infos 233) ;

- à introduire le péage urbain en application du principe pollueur-payeur, qui n'est ni un racket ni une mesure anti-sociale, afin de financer les transports collectifs et d'améliorer la mobilité des citadins les plus modestes.

La FNAUT attend en particulier le lancement par l'Etat du 4ème appel à projets de transports urbains en site propre prévu par le Grenelle de l'environnement, et l'abandon des grands projets routiers en zones urbaines, générateurs de trafics supplémentaires.

Si ces mesures fondamentales, occultées dans le projet de loi sur la transition énergétique, ne sont pas accentuées rapidement, l'objectif gouvernemental « des villes respirables dans cinq ans », basé uniquement sur des aménagements mineurs de la mobilité automobile, restera illusoire.

- **Lorelei Limousin**, chargée des transports au Réseau Action Climat (RAC) : « La focalisation sur la voiture électrique est excessive, il n'en était pas question dans les recommandations issues du débat national sur la transition énergétique. Une évaluation des impacts de la voiture électrique a été refusé par Mme Royal au motif que le réseau de bornes n'était pas assez développé pour qu'on puisse les mesurer. On fonctionne à l'envers ».

- **Un internaute** : « il faut arrêter avec cet oxymore de « voiture écologique » ; la voiture électrique déplace juste la pollution : avant, après, ailleurs ; bref, elle n'a rien d'écologique ».

Pics de pollution et gratuité des transports

Comme on a pu le vérifier récemment en Ile-de-France, la gratuité des transports publics, décrétée de manière isolée lors des pics de pollution de l'air, a un impact négligeable sur le comportement des automobilistes. Elle a par ailleurs l'inconvénient de leur faire découvrir le transport collectif dans de mauvaises conditions et n'a donc pas d'effet pédagogique.

Les automobilistes, en temps normal, dépensent déjà bien plus que s'ils utilisaient les transports publics, comme cela a été montré par Jean-Marie Beauvais (FNAUT Infos 211 et 222). C'est la raison pour laquelle, dans les villes où la gratuité a été instaurée de manière permanente, elle attire essentiellement des habitants non motorisés.

Inefficace, la gratuité lors des pics de pollution est aussi une mesure injuste. Elle coûte cher aux autorités organisatrices de transports puisqu'elle exige un renforcement des services et lui fait perdre les recettes en provenance des usagers occasionnels.

Ce sont finalement les usagers habituels qui en supportent le coût alors que, tout en payant leurs déplacements (y compris la TVA au taux porté à 10 % par le gouvernement), ils n'ont contribué en rien à l'apparition du pic de pollution. Où est la logique ?

C'est à l'automobiliste pollueur de payer les mesures de maîtrise de la pollution. Il est démagogique et anti-pédagogique de subventionner intégralement ses déplacements lors des pics de pollution dont il est en partie responsable. En période normale, il est déjà largement subventionné par la collectivité puisqu'il ne paie que très partiellement ses coûts « externes » : congestion de la voirie, accidents, bruit et pollution de l'air, émissions de gaz à effet de serre (FNAUT Infos 188).

Une mesure alibi

Enfin l'instauration de la gratuité des transports publics est perverse : elle peut servir à retarder un recours pourtant urgent à la circulation alternée, au mépris de la santé publique.

Sans être la solution miracle, la circulation alternée est une mesure efficace contre la pollution de l'air. Elle est bien comprise des automobilistes et bien respectée : la qualifier de galère et de restriction des libertés est abusif.

La FNAUT demande donc que la circulation alternée soit instaurée systématiquement (et pas seulement à Paris) dès qu'un risque sérieux de pic de pollution de l'air est détecté, et qu'elle ne soit accompagnée d'aucune mesure de gratuité des transports publics.

X Frédéric Soulier, maire UMP de Brive : « La LGV Limoges-Poitiers ne sera pas rentable ? Quel scoop ! J'en ai marre de cette notion de rentabilité. Avec des discours pareils, l'A89 n'aurait jamais été construite » (source : le Populaire).

X Ségolène Royal, ministre de l'Ecologie, s'est félicitée « d'un an de travail efficace, créatif, expérimenté pour l'excellence environnementale ». La FNAUT a surtout retenu l'abandon de l'écotaxe et de multiples déclarations sur la fiscalité écologique « punitive ».

Bêtisier

X La fédération de Paris du FN : « c'est la guerre dogmatiquement faite à l'automobile depuis des années qui aggrave la pollution parisienne ».

X Mireille d'Ornano, conseillère municipale FN de Grenoble : « la circulation à 30 km/h garantit l'arrêt complet de toute vie économique en ville ».

Colloque branché

Le colloque permettra de croiser les savoirs académiques et les savoirs d'action et d'expérience. Un groupe de capitalisation écrira le mur du colloque dans l'espace forum. Avec les membres de l'assemblée virtuelle, il réalisera une cartographie sémantique du processus de co-construction des diagnostics et préparera un caucus international permettant d'approfondir la dynamique sociale et académique du colloque : développement de la méthodologie design, innovation sociale ouverte et ascendante, zoom sur l'aspect projet des living labs et ethnologie du vécu.

Le colloque devra déboucher sur la définition d'un continuum pluridisciplinaire d'interventions systémiques sur la thématique de l'interface entre transition énergétique et ancrage territorial et sur la méthodologie d'un projet stratégique, opérationnel et fédérateur.

Sujets de bac 2015

Section Philosophie - Commentez ce propos du climatologue Jean Jouzel, membre du GIEC : « le scepticisme est légitime, mais à condition de faire appel à des arguments scientifiques ».

Section Lettres - Illustrez cette maxime d'Hugues de Jouvenel : « L'avenir ne se prévoit pas, il se construit ».

Section Economie - Commentez cette remarque de Jean Monnet : « le principal défaut de l'homme est de ne pas prévoir l'orage quand il fait beau ».

Section Sciences - Appliquez cette réflexion de Jean Monnet à la baisse récente du prix du pétrole : « la vie est généreuse en occasions d'agir, mais il faut s'y être préparé longtemps par la réflexion pour les reconnaître et les utiliser lorsqu'elles surviennent ».

Un canular ? Non hélas...

Franck Proust, eurodéputé UMP-PPE et premier adjoint au maire de Nîmes, a été élu meilleur député européen de l'année le 18 mars dernier, dans la catégorie Transports. L'ensemble des 751 eurodéputés avait été invité à voter.

« C'est une grande fierté pour moi, ce MEP Award récompense le travail effectué, depuis 4 ans, en faveur de transports utiles pour le développement de nos régions. Je pense notamment à mon engagement en faveur de l'industrie automobile (rapport CARS 2020) et de l'industrie aéronautique. Je veux aussi parler de mon combat à Bruxelles pour relancer le tronçon manquant de LGV Montpellier-Perpignan. Enfin, ce prix récompense la lutte que j'ai menée en 2013 et 2014 pour sauver les aéroports régionaux (un aéroport sur deux accueille moins de 1 million de passagers - NDLR) quand la Commission voulait réduire la marge de manoeuvre des collectivités pour soutenir leurs aéroports. La Commission et son Président ont fini par entendre raison : j'ai remporté une grande victoire ! » Si on excepte la LGV, voilà un député bien ignorant de l'impact écologique de la voiture et de l'avion. On s'étonne qu'il ait été distingué par les eurodéputés.

Notation

Selon un sondage de l'Observatoire Société et Consommation réalisé en septembre 2014 auprès de 4000 personnes représentatives de la population des 18-70 ans, les transports publics sont mal notés, soit parce qu'ils sont jugés insuffisants (en province) soit parce qu'ils sont saturés (en Ile-de-France) ; ils sont même le mode de déplacement le plus mal noté après le taxi. Les notes attribuées sur 10 aux différents modes de transport sont les suivantes : covoiturage 7,8 (conducteur) ou 7,9 (passager) ; voiture 7,6 ; deux roues motorisées 7,4 ; VTC 7,3 ; vélo 7,3 ; autopartage 6,9 ; location automobile de particulier à particulier 6,6 ou 6,9 (propriétaire ou emprunteur) ; transports collectifs 6,1 ; taxis 6.

BIEN DIT

✓ **Michel Jarraud**, secrétaire général de l'Organisation météorologique mondiale : « nous savons avec certitude que le climat est en train de changer et que les conditions météorologiques deviennent plus extrêmes à cause des activités humaines telles que l'exploitation des combustibles fossiles ».

✓ **Carole Mathieu**, chercheuse à l'Institut français des relations internationales : « la baisse imprévue du prix du pétrole est l'occasion d'introduire sans douleur une fiscalité environnementale ».

TGV ou train de nuit ?

Le 25 mai dernier, le train de nuit Cerbère-Strasbourg est resté bloqué toute la nuit à Montpellier suite à un incident technique. Ce train est l'un de ceux que la commission Duron veut supprimer pour cause de doublon avec le TGV de jour. Mais la commission n'a pas expliqué, en remettant son rapport le... 26 mai, pour quelle raison les 300 passagers que contenait le train bloqué à Montpellier avaient choisi le train de nuit et non le TGV.



Kangourou

Un TER Quimper-Nantes a percuté un kangourou qui a été tué sur le coup. On ignore d'où venait l'animal. Peu endommagé, le TER est reparti avec 45 minutes de retard. Ce type d'incident est fréquent avec du gibier local.

Lapins de garenne

Le tribunal administratif d'Orléans a condamné la SNCF à dédommager un agriculteur d'Eure-et-Loir à hauteur de 661 euros : les lapins de garenne qui prolifèrent sur le talus de la LGV Paris-Le Mans ont dévasté ses champs de maïs (8 hectares) et ont détruit sa récolte pour la troisième fois.

Moutons

Les CFF ont recruté 80 moutons, moins bruyants et plus respectueux de la biodiversité que les tondeuses mécaniques, pour contribuer à l'entretien des 2 700 hectares de talus bordant les voies ferrées suisses.

Chats

Au Japon, on peut voir de plus en plus de chats dans les trains. La plupart déambulent dans les voitures sous le contrôle de leur maîtres, d'autres errent seuls et, qui plus est, gratuitement.

Dromadaire

Le trafic du RER B a été perturbé à Sevran-Livry (93), un lundi après-midi de mai, par la présence d'un dromadaire qui rôdait près des voies ferrées. L'animal s'était échappé de son cirque qui se trouvait à proximité de la gare. Après Serge le lama qui avait emprunté le tramway bordelais, c'est donc un dromadaire qui a tenté de prendre le train (source : Métronews).

LES ACTIVITÉS DE LA FNAUT

- Bruno Gazeau, Jean Sivardière et Jean Lenoir ont été reçus par Alain Vidalies, secrétaire d'Etat aux transports. L'entretien porté sur les trains Intercités, les infrastructures de transport et leur financement par la fiscalité écologique.
- La FNAUT a écrit à Emmanuel Macron, ministre de l'Economie, pour lui demander l'extension de 100 km à 250 km de la limite des parcours autorisés des services libéralisés d'autocar à longue distance.
- Jean Sivardière et Alain Argenson ont rencontré Ludovic Guillaume, sous-directeur de l'action interministérielle sur la sécurité routière à la DSCR.
- Jean Lenoir, François Jeannin et Marc Debrincat ont rencontré Jean Ghedira, directeur Intercités SNCF, et Arnaud Sohier, directeur Stratégie et Finances.
- Christiane Dupart et Elodie Ferreira-Batista, stagiaire au service juridique de la FNAUT, ont participé à une réunion sur les violences faites aux femmes dans les transports publics organisée par Pascale Boistard, Secrétaire d'Etat aux Droits des Femmes.
- L'AFPI, l'AUTE, CCI France, la CGPME, la FIF, la FNAUT et la FNSEA ont publié une déclaration commune sur l'avenir du rail (voyageurs et fret) : « Pour une nouvelle ambition ferroviaire française ».
- Marc Debrincat est membre d'un groupe de travail DGITM-DGCCRF sur l'aménagement des gares routières.
- Bruno Gazeau et Jean Lenoir ont rencontré le député PS Gilles Savary, membre de la Commission du Développement durable et de l'aménagement du territoire de l'Assemblée Nationale, à propos des trains Intercités et du transport par car à longue distance.
- Jean Lenoir et David Herrgott ont rencontré le cabinet Roland Berger Strategy consulting, chargé de remettre à la commission Duron un rapport sur l'avenir des trains Intercités.

Colloque FNAUT sur la réforme territoriale et les transports

Un colloque organisé par la FNAUT sur la réforme territoriale et les transports aura lieu le jeudi 29 octobre à Paris, salle Colbert (Palais Bourbon).

La matinée sera consacrée à une discussion des principes et des modalités de la réforme territoriale.

L'après-midi, les impacts de cette réforme sur les dessertes ferroviaires et routières seront examinés au cours de deux tables-rondes : la première portera sur le transfert des compétences des départements aux intercommunalités et aux régions, la seconde sur la création des grandes régions.

- Jean Lenoir et François Jeannin ont rencontré RFF à propos de la mise au point du service annuel 2017.
- Jean Lenoir et Marc Debrincat ont rencontré Barbara Dalibard au sujet de la commercialisation du TGV.
- Bruno Gazeau est intervenu lors de la 3ème conférence sur les Transports et mobilité durable. Jean Sivardière est intervenu lors du forum Transports et territoires à Lyon, et lors d'un colloque sur le projet de VFCEA organisé à Dijon par la région Bourgogne.
- Anne-Marie Ghémard, vice-présidente de la FNAUT, a été élue membre du bureau de la Fédération Européenne des Voyageurs, Trevor Garrod a été réélu président.
- Anne-Sophie Trcera a participé à la première réunion du Comité d'entente des usagers des services publics, organisée par Jacques Toubon, Défenseur des droits. Elle est intervenue sur les problèmes posés par l'entrée en vigueur de la directive médiation.
- Bruno Gazeau et Jean Lenoir ont été auditionnés une deuxième fois par la commission Duron chargée de réfléchir à l'avenir des trains Intercités.
- Jean Sivardière et Luc Humbertjean ont été auditionnés par les parlementaires Michel Destot et Michel Bouvard, chargés d'une mission de réflexion sur le financement du Lyon-Turin.
- Christian Broucaret, président de la FNAUT Aquitaine, a participé à une manifestation de soutien au grand projet ferroviaire GPSO (LGV Bordeaux-Toulouse/Espagne).
- La FNAUT a répondu à la consultation lancée par la Commission européenne sur la révision du Livre blanc de 2011 sur les transports. La réponse a été préparée par Anne-Marie Ghémard.

Les trains Intercités

Les principaux articles publiés dans FNAUT Infos depuis 2002 sur l'avenir des trains Intercités ont été rassemblés en un recueil de 58 pages disponible auprès du siège de la FNAUT. Prix : 5 euros port compris, paiement en timbres si possible.

Le manifeste de la FNAUT rassemblant ses analyses et propositions sur l'avenir des trains Intercités (16 pages) est téléchargeable sur son site internet.

Le nouveau bureau de la FNAUT

Un nouveau bureau a été élu lors de l'assemblée générale du 11 avril 2015.

Président : Bruno Gazeau.

Vice-président(e)s : Anne-Marie Ghémard, Gilles Laurent, Jean Lenoir, Jean Sivardière.

Trésorier : James Métayer

Trésorière adjointe : Camille Lalande

Membres : Simone Bigorgne, Christian Broucaret, Claude Darbonville, François Giordani, David Herrgott, Jean-François Hugu, Françoise Leclerc, Jean Macheras, Jean-François Martinet et Annick de Montgolfier.

Champions du vélo

Selon la fédération Européenne des Cyclistes, les dix pays européens les plus « cyclophiles » sont : le Danemark, les Pays-Bas, la Suède, la Finlande, l'Allemagne, la Belgique, la Slovénie, la Hongrie, l'Autriche et la Slovaquie. L'essor du vélo dans les pays nord-européens a commencé aux Pays-Bas dans les années 1960-70 à partir des problèmes de sécurité.

Les critères d'appréciation étaient : le taux d'utilisation du vélo comme mode de transport, la sécurité des cyclistes, le cyclotourisme, l'importance du marché du vélo, enfin le nombre de militants cyclistes. La France est au 12ème rang du classement, grâce à ses résultats en sécurité et en cyclotourisme.

Sécurité routière

En 2014, selon les statistiques de l'Union Européenne publiées en mars 2015, 51 personnes ont été tuées par million d'habitants dans l'Union : moins de 30 en Suède, aux Pays-Bas et au Royaume Uni ; plus de 80 dans les anciens pays de l'Est (Lettonie, Roumanie, Bulgarie, Lituanie et Pologne). Depuis les années 2000, la France métropolitaine se situe autour de la moyenne européenne : en 2014, 53 personnes ont été tuées sur les routes par million d'habitants. En Europe, 17 % des tués sont des jeunes de 15 à 24 ans ; en France, 21 % sont des jeunes.

Lanterne rouge

Selon la revue Eisenbahn du 31 mai 2015, la France est la lanterne rouge du trafic ferroviaire de marchandises en Europe. En Allemagne, et même s'il ne représente encore qu'environ 15 % du trafic total, le trafic ferroviaire de marchandises (tous opérateurs confondus) est en croissance constante : + 36 % en 2013 par rapport à 2000. En Grande-Bretagne, la croissance a été de 22 %. En France, au cours de la même période, ce trafic s'est effondré à 56 % de sa valeur initiale, et ce serait encore pire si un certain nombre de trafics abandonnés ou refusés par la SNCF n'avaient pas été récupérés par d'autres opérateurs ferroviaires.

Sylvain Zalkind

fnaut infos- Bulletin mensuel d'information

Directeur de publication : Jean Sivardière
CPPAP n° 0915 G 88319 - Dépôt légal n°235
ISSN 0983-172 X - Tirage : 1200 ex.
Imprimerie : Sipap-Oudin, 86000 Poitiers

Abonnement 10 numéros : Individuels : 18 €
Administrations, sociétés, organismes, Etranger : 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

LA FNAUT LANCE UNE PÉTITION NATIONALE POUR LA SAUVEGARDE DU SERVICE PUBLIC FERROVIAIRE

**« Nos trains sont en danger,
tirons le signal d'alarme »**

Nos trains sont une richesse nationale

Notre réseau ferré était l'un des plus performants du monde. Malgré l'explosion de l'usage de l'automobile et le développement du transport aérien, le rail avait su opérer un formidable renouveau en progressant dans tous les domaines :

- vitesse et confort (nouveaux matériels Corail, TGV et TER),
- desserte des zones urbaines (notamment en Île de France),
- sécurité (faible taux d'accidents) et environnement (nuisances marginales).

Mais aujourd'hui ils sont en danger

Que vous soyez usager quotidien pour votre travail ou vos études, ou voyageur occasionnel sur les TER, Intercités et TGV, vous subissez des dysfonctionnements croissants qui fragilisent ce mode de transport. Vous êtes aujourd'hui confrontés :

- à une hausse régulière du prix des billets, non supportable pour les trajets à plusieurs,
- à des suppressions de trains, à des surcharges, à des retards répétés,
- aux ralentissements entraînés par la dégradation des infrastructures,
- à la réduction des fréquences, aux correspondances difficiles, à la disparition de liaisons Intercités et à des fermetures de lignes qui pénalisent en particulier les villes moyennes,
- à une baisse des services offerts (trains de nuit, auto-trains, restauration, vélo à bord, guichets et boutiques SNCF).

Vous êtes de plus en plus tentés de renoncer au train. Nombre d'entre vous l'ont déjà abandonné pour privilégier leur voiture personnelle, le covoiturage, l'autocar ou l'avion à bas coût malgré des temps de parcours généralement allongés, une baisse de confort, les risques de la route et une pollution accrue.

Mobilisons-nous pour sauver nos trains !

L'offre ne doit pas être limitée au TGV, à quelques grands axes Intercités et aux trains de banlieue. Nous attendons de l'État :

- qu'il garantisse le droit à la mobilité, c'est-à-dire le droit de disposer d'un transport public fréquent, confortable, écologique ;
- qu'il assure son rôle de pilote du transport public ferroviaire et agisse rapidement pour enrayer le déclin du rail ;
- qu'il accélère la modernisation des voies ferrées et le renouvellement des trains ;
- qu'il exige de la SNCF un service de qualité, performant et à prix raisonnable.

La Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT) défend les voyageurs. Participez à son action et signez cette pétition qui sera adressée au Président de la République et au Premier ministre.



Photo : Marc Debrincat

Afin de répondre au mécontentement croissant des usagers réguliers ou occasionnels du train et de tous les défenseurs du rail, mode de transport peu consommateur d'énergie et respectueux de l'environnement, la FNAUT a décidé de tirer le signal d'alarme et de lancer une pétition nationale adressée au Président de la République et au Premier ministre.

La pétition rappelle les nombreux dangers qui pèsent aujourd'hui sur l'offre voyageurs et invite tous les utilisateurs du train à se mobiliser pour défendre le service public ferroviaire.

Cette initiative de la FNAUT - association strictement indépendante des partis politiques, des opérateurs de transports et des syndicats - a pour but de renforcer les multiples interventions qu'elle a effectuées ces dernières années auprès des élus territoriaux, des parlementaires et des ministres concernés pour les alerter sur la dégradation du système ferroviaire.

Signez la pétition de la FNAUT et diffusez-la à tous vos contacts, vous influencerez les décideurs politiques.

<http://tinyurl.com/petition-fnaut>



Des menaces nombreuses

Une gouvernance défaillante

La loi Pons-Idrac du 13 février 1997 a séparé les fonctions de gestionnaire de l'infrastructure, attribuées à RFF, et celles d'opérateur, conservées par la SNCF. Elle n'a jamais été vraiment acceptée par les cheminots et elle a généré des dysfonctionnements importants dans le fonctionnement du système ferroviaire et des surcoûts financiers malgré des effets positifs, liés en particulier à l'introduction du cadencement des circulations.

La loi du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire n'a pas encore démontré qu'elle favoriserait une meilleure synergie entre les différentes fonctions ferroviaires et des économies d'échelle.

Le vieillissement des infrastructures

Il a été dénoncé de longue date par la FNAUT. Ainsi André Laumin, alors vice-président de la FNAUT, avait alerté en vain le gouvernement de l'époque, et finalement démissionné de son poste de représentant des voyageurs au conseil d'administration de RFF pour protester contre cette évolution (FNAUT Infos 135).

Ce vieillissement a été confirmé en 2005 par un audit de l'Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne, dont les conclusions sont désormais admises par tous. Mais il n'est encore que partiellement atténué par les très importants travaux de régénération lancés par RFF.

De nouveaux investissements de lignes à grande vitesse sont en cours mais, en l'absence de fiscalité écologique permettant à l'Etat de les financer, ils continuent d'alourdir la dette ferroviaire au rythme de 2 milliards d'euros par an. Des investissements sont par ailleurs nécessaires et urgents sur le réseau d'Ile-de-France.

Des trafics qui souffrent tous

Le **fret ferroviaire** continue de perdre des parts de marché, il a régressé de 30 % depuis 10 ans, même si les nouveaux entrants équilibrent leurs comptes.

Les **TER**, après plusieurs années de forte croissance, marquent le pas et se voient contraints par les limites financières des régions et la dérive des coûts d'exploitation de la SNCF. Les transferts sur route se sont multipliés.

Les dessertes **Intercités** régressent peu à peu (- 10 % depuis la fin 2010). Suite aux débats intervenus au sein de la commission Duron, le ministre doit annoncer ses décisions avant la fin juillet.

Enfin les **TGV** n'ont plus la rentabilité qu'ils avaient, et ils voient leur modèle économique déstabilisé, principalement par l'augmentation très forte du prix des sillons exigé par SNCF Réseau.

De nouvelles concurrences

Le marché de la mobilité se diversifie avec le développement accéléré du transport aérien à bas coût, du covoiturage, de l'autopartage, et l'irruption massive des autocaristes sur le marché des Grandes lignes.

C'est aussi un retour en force de la voiture avec la forte baisse du prix des carburants, suite à celle du prix du pétrole.

Une concurrence inéquitable

Des conditions de concurrence inéquitables entre les modes de transport ont été maintenues : des modes reçoivent des subventions ou des aides de l'Etat, tandis que d'autres bénéficient de défiscalisations importantes ou ne sont pas fiscalisés du tout (les nouveaux modes tels le covoiturage, les « taxis » Uber,...). Les coûts externes ne sont pas pris en compte dans les tarifications. Il en résulte une grande incertitude, voire une non visibilité, sur les priorités des pouvoirs publics.

Des espaces de progrès

Les exemples étrangers

Les taux de croissance des trafics voyageurs et fret observés en Allemagne et en Grande-Bretagne sont significatifs.

Les entreprises privées de fret se développent en France en épousant au mieux les besoins de leurs clients.

La demande de mobilité

Elle progresse avec la démographie (+15 % d'ici 2040 selon l'INSEE), avec l'évolution des modes de vie, avec l'organisation spatiale de l'habitat et des activités, et elle se diversifie en ouvrant la porte à des complémentarités entre modes de déplacement.

La culture ferroviaire

La tradition et la culture ferroviaires restent très fortes dans la population. Le transport ferroviaire reste aux yeux des Français la garantie d'un transport de qualité pour tous et d'un aménagement équilibré du territoire. Une réaction forte au rapport Duron s'est manifestée sur la défense des villes moyennes.

Les atouts de la mobilité collective

Les inconvénients et les coûts de la mobilité individuelle renforcent l'intérêt des mobilités collectives.

L'accidentologie routière est à nouveau en hausse (+ 3,5 % en 2014). La congestion des voiries se développe dans un nombre croissant de villes, grandes et moyennes. La pollution de l'air ne régresse pas et devient un problème vital un nombre croissant de journées par an. Sans parler des gaspillages de pétrole et des émissions de gaz à effet de serre. L'ensemble de ces nuisances représente un coût de plus de 100 milliards par an, assumé par la collectivité et non par ceux qui les génèrent.

Les demandes de la FNAUT

La Fnaut appelle l'Etat à assumer ses responsabilités :

- de **législateur** (clarification des compétences des collectivités territoriales et des siennes dans les transports) ;

- de **stratège** (élaboration d'un schéma de services ferroviaires, fixation de l'évolution pluriannuelle du prix des sillons, correction des conditions de concurrence entre les modes) ; il ne faut pas niveler socialement le rail par le haut et la route par le bas sous peine de disparition du ferroviaire ;

- d'**actionnaire** (traitement de la dette ferroviaire) ;

- d'**autorité organisatrice des dessertes Intercités**, comme le rapport Duron le recommande avec vigueur.

La FNAUT appelle les collectivités à revoir l'organisation et la gouvernance des transports.

Elle les invite à bien identifier les zones de pertinence des différents modes et à en gérer la complémentarité (train/car/bus/voiture). Le TGV a besoin de complémentarités et doit s'insérer dans la mobilité de bout en bout souhaitée par le voyageur, tant en temps de parcours qu'en prix.

La délégation de service public doit s'imposer pour permettre la concurrence entre opérateurs, source de productivité, d'amélioration du service rendu au voyageur et de moindre coût pour la collectivité. Elle permet la conjugaison des modes et leur optimisation sous l'égide des collectivités. C'est la garantie d'un bon service public.

La Fnaut demande à l'entreprise historique d'être l'opérateur de référence du secteur ferroviaire.

Des évolutions sont indispensables :

- le **développement du dialogue social** pour permettre l'adaptation de la SNCF aux exigences de l'économie moderne ; elle doit répondre aux attentes des clients, entreprises et voyageurs (délais, ponctualité, fiabilité, régionalisation des responsabilités) ;

- **des gains de productivité**, sans remettre en cause le statut des cheminots, mais en utilisant mieux le matériel roulant et en développant la polyvalence du personnel ; les contribuables comme les utilisateurs attendent de tels gains de productivité générant une amélioration de la qualité de préférence aux hausses de prix qui sortent progressivement l'entreprise historique du marché ;

- **l'acceptation de l'ouverture à la concurrence** qui la challengera. Cette ouverture indiquera aux pouvoirs publics et aux usagers le vrai coût de la mobilité des biens et personnes, elle permettra au débat de s'installer.

Bruno Gazeau ■

Les incantations en faveur du train se transforment désormais en une série d'attaques qui obèrent l'avenir de ce mode de transport irremplaçable.

Ce gouvernement de gauche et la SNCF font tout pour tuer le rail ! C'est juste du bon sens que de développer le train pour diminuer les coûts et la pollution de la voiture et de l'avion.

La disparition des trains Intercités semble programmée. Le pire, c'est que c'est l'Etat qui est l'autorité organisatrice et qu'il laisse la SNCF les liquider.

On se pose des questions sur les rapports entre le gouvernement et les transporteurs routiers. Leur être aussi favorable, c'est bizarre, non ?

On parle beaucoup de sécurité routière, d'écoresponsabilité, de transition énergétique et de climat. Et on fait quoi ? On démantèle notre réseau ferré, on laisse crever les Intercités et on remplace les trains par des autocars ! Nous devons sauvegarder notre patrimoine ferroviaire avant qu'il ne soit trop tard : la transition énergétique ne se fera pas sans le rail. Un peu de cohérence si nous voulons être un peu crédibles en recevant la COP 21 !

L'Etat et les départements entretiennent bien les routes sans se poser des questions de rentabilité. Il doit en être de même pour les voies ferrées.

Il faut s'opposer avec grande fermeté au lobby tentaculaire du tout routier qui a le soutien inconditionnel des pouvoirs publics nationaux et locaux.

Le train est le mode de transport le plus performant, le plus confortable, le plus sûr, le plus social et le écologique. Les pouvoirs publics doivent lui accorder un traitement équitable par rapport à la route et à l'aérien.

Que l'on prenne exemple sur la Suisse, au lieu de céder à quelques intérêts particuliers et de sacrifier le long terme et l'intérêt général.

Il faut arrêter cette hémorragie ferroviaire au plus vite, Messieurs les décideurs : les cartes sont dans vos mains, l'avenir de la planète est en jeu, la pollution tue et coûte à la société bien plus que les économies faites en fermant quelques tronçons de lignes.

Comment se fait-il qu'en France on ne réfléchisse plus, faute de vraies têtes pensantes au gouvernement ? L'après pétrole va arriver, et on se prive d'un transport économique en énergie...

A ce rythme, dans 20 ans, il n'y aura plus de chemin de fer en France. Merci aux élus de tous bords qui favorisent le réchauffement climatique...

M. le Président, nos enfants et petits-enfants et la planète ont besoin d'une politique responsable donc écologique.

Nous avons analysé les commentaires des 1 000 premiers signataires de la pétition de la FNAUT, qui confirment le diagnostic et les inquiétudes de la FNAUT. Les uns expriment les difficultés rencontrées par ceux qui ont besoin du train pour leurs déplacements réguliers ou occasionnels, n'étant pas motorisés ou ne voulant pas être contraints à l'usage de la voiture ou de l'autocar sur de longues distances.

Les autres reflètent des préoccupations citoyennes plus générales : aménagement du territoire, environnement local ou global, gaspillages d'énergie. Parmi ces derniers (voir encadré), on note des critiques virulentes de la politique gouvernementale, jugée incompréhensible et contradictoire avec la loi sur la transition énergétique et l'organisation prochaine de la conférence sur le climat COP 21.

Des services très dégradés

J'en ai marre de la hausse des prix du train, qui ne sont plus en adéquation avec le service attendu !

Je prends le train chaque jour à Pont Sainte Maxence, la situation se détériore beaucoup, la vie de famille en souffre.

Chaque jour est un défilé de pannes, d'absence de personnel, de défauts de signalisation, d'attente de matériel.

Le manque de fiabilité devient catastrophique, il faut prendre un ou deux trains avant celui prévu initialement si on a un impératif horaire à Paris.

Chaque jour de la semaine, les trains sont surchargés et sans cesse en retard, nous voyageons comme du bétail pour un coût de 150 euros par mois.

Si le service de train se dégrade encore, je devrai abandonner mon travail.

Tout voyageur doit pouvoir utiliser le train dans les bonnes conditions : bas prix, pas de réservation obligatoire.

Je signe parce que le train en famille est d'un coût absolument prohibitif.

Le train est vital pour nos enfants qui étudient à Lyon, nous sommes pénalisés par les correspondances difficiles.

Certains trains comme l'express Nancy-Paris doivent être remis en circulation même si le trajet dure 3h, car le prix serait inférieur à celui du TGV.

Le service train-auto de nuit, c'était le top : on arrivait en pleine forme et on disposait de sa voiture à l'arrivée.

Je subis des retards tous les jours, et je vois de nombreux collègues abandonner le train pour la voiture.

Il faut adapter les horaires des trains aux voyageurs. L'axe routier Lorient-Nantes est actuellement saturé !

Pour passer une soirée à Paris, à 350 km de mon domicile, je dois prendre ma voiture alors que la gare TGV est à 10 km, faute de train pour le retour.

M. Macron remplace les trains par des cars. Vous pensez qu'on peut rester 3 ou 4 h serrés comme des sardines sans pouvoir se dégourdir les jambes ?

Des territoires oubliés

Je signe car il faut absolument maintenir le rail avec ses lignes secondaires. Fermer les lignes affluentes aux lignes principales, c'est condamner le rail.

Les prestations de la SNCF se dégradent toujours un peu plus, dans le sud des Alpes, en Tarentaise...

Ce n'est plus de l'aménagement mais du démantèlement du territoire qui s'organise. La Haute-Marne et la Haute-Saône vont se désertifier encore plus si on supprime les Intercités Paris-Belfort.

Je signe parce que je refuse le basculement social et culturel que signifierait la fin des trains autres que les TGV et les trains de banlieue.

Laisser pourrir les transports, c'est assécher une région, c'est créer de l'injustice, du chômage, de la résignation.

Comment peut-on libéraliser le trafic par autocar, véritable non-sens environnemental, et en même temps laisser à ce point les infrastructures ferroviaires se dégrader, alors que le rail joue un rôle structurant dans l'aménagement du territoire et que son bilan carbone est bien meilleur que celui de la route ?

Une inquiétude profonde

Pourquoi nos trains sont-ils devenus si chers, si rares et si peu confortables ?

Nous avons un des meilleurs services ferroviaires au monde. D'où vient cette volonté perverse de démanteler un système qui fonctionnait bien ?

Comment peut-on laisser se dégrader à ce point le plus performant et écologique des modes de transport ?

On veut moins de pollution donc moins de voitures et on fait tout le contraire. C'est affligeant.

L'Allemagne et la Suisse ont un réseau dense et de qualité, pourquoi en sommes-nous incapables ?

Pendant 150 ans, des hommes se sont épuisés à construire notre chemin de fer. Ne le détruisons pas, cela nous menerait à une décadence irréversible.

Le train est le transport d'avenir face au changement climatique. Que ferons-nous si on l'abandonne maintenant ?

Selon Louis Armand, « si le train survit au 20ème siècle, il sera le moyen de transport du 21ème ». Mais tout laisse hélas à penser que ce ne sera pas le cas, au mépris du développement durable, de la biodiversité, de la santé publique et des finances publiques.

Que reste-t-il du Grenelle de l'environnement ? Rien. Mais que faire lorsqu'il n'y a aucune volonté politique ? Que tout cela est lamentable et triste.

À l'occasion de la réouverture de la ligne Avignon-Carpentras au trafic voyageurs le 25 avril 2015, la FNAUT a rappelé que la remise en service de nombreuses lignes régionales permettrait d'offrir une alternative crédible à l'usage de la voiture dans les zones urbanisées.

La réouverture de la liaison ferroviaire entre les agglomérations d'Avignon (182 000 habitants) et de Carpentras (70 000 habitants), réclamée de longue date par la FNAUT-PACA, répond à un besoin social, économique et écologique évident. Le trafic prévu est de 4 500 usagers quotidiens.

Un investissement rationnel

La réouverture de la ligne (Avignon)-Sorgues-Carpentras (16 km) a coûté 150 millions à la région PACA (suppression des passages à niveau comprise), soit environ 10 millions par km. Mais ce coût n'est pas significatif. Il faut en déduire celui des investissements qui auraient été nécessaires sur l'axe routier pour en éviter la saturation, et le coût social de la congestion routière, des accidents et de la pollution de l'air qui seront évités à l'avenir grâce au report de trafic sur le rail.

Une efficacité démontrée

D'autres réouvertures de lignes en zones urbanisées ont démontré leur pertinence : Tours-Chinon en 1982, Nantes-Pornic en 2001, Cannes-Grasse en 2005, Nantes-Châteaubriant en 2014. Chacune de ces lignes est fréquentée aujourd'hui par plusieurs milliers de voyageurs chaque jour, alors même que ces réouvertures n'ont pas été réalisées dans les meilleures conditions.

Ces succès montrent l'intérêt de préserver les emprises ferroviaires inutilisées. Ils doivent inciter à sauvegarder celle de la petite ceinture parisienne (FNAUT Infos 213) : Paris est la seule capitale européenne à ignorer délibérément l'existence d'un patrimoine aussi exceptionnel.

Un 4ème appel à projets de TCSP est nécessaire et urgent

Bien des investissements de transports urbains en site propre (TCSP) restent nécessaires compte tenu des retards accumulés et de l'évolution de la demande. Un 4ème appel à projets, prévu lors du Grenelle de l'environnement, est donc urgent. Il doit porter en particulier sur la revitalisation des lignes ferroviaires périurbaines (par exemple Lyon-Trévoux) afin de structurer l'urbanisation périphérique des grandes agglomérations.

Rappelons que, depuis une quinzaine d'années, 500 km de lignes ferroviaires périurbaines et 300 gares ont été ouvertes ou rouvertes en Allemagne : c'est l'exemple à suivre.

Derrière ces chiffres énigmatiques se cache un enjeu essentiel pour l'avenir des services TER et Intercités.

En première lecture du projet de loi Macron, en janvier dernier, **les députés**, comme le souhaitait le gouvernement, avaient fixé à 100 km entre deux arrêts le seuil en dessous duquel une autorisation devait être nécessaire pour qu'un transporteur routier puisse ouvrir une ligne d'autocar. Pour les députés, cette autorisation devait être donnée par la future Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (ARAFER).

Soucieux d'éviter une déstabilisation des services TER et Intercités par du cabotage routier sur de courtes ou moyennes distances, **les sénateurs**, lors de leur examen du volet mobilité du projet de loi Macron le 12 mai 2015, ont fixé à 200 km entre le point d'origine et le point de destination d'une ligne d'autocar le seuil d'autorisation.

Les députés sont revenus sur cette disposition et ont fixé à nouveau le seuil à 100 km entre deux arrêts : si les arrêts sont distants de plus de 100 km, l'ouverture de la ligne sera libre.

Le Groupement des autorités responsables de transport (GART) et l'Association des Régions de France (ARF) ont réagi avec vigueur contre cette décision, elles « déplorent un retour en arrière ». Elles considèrent en effet que « la réussite de l'ouverture du marché du transport par car suppose un encadrement sur l'ensemble des liaisons régionales, donc pour toutes les liaisons jusqu'à 200 km entre deux arrêts ».

La FNAUT considère, quant à elle, que toutes les lignes d'autocar, sans condition, proposées par les transporteurs doivent être soumises à autorisation, afin de garantir une complémentarité entre train et autocar.

Selon les sénateurs, l'autorisation d'ouverture devait relever des autorités organisatrices, régions pour les TER et Etat pour les Intercités : les députés ont rétabli le rôle de l'ARAFER.

Le GART et l'ARF ont protesté contre le rétablissement du rôle de l'ARAFER pour autoriser ou interdire l'ouverture d'une ligne d'autocar : cette disposition supprime le rôle de la région en tant que coordinatrice des offres régionales de transport ferroviaire et routier, « un très mauvais signal envoyé aux autorités organisatrices des transports engagées dans une politique ferroviaire volontariste ».

Ainsi, c'est une majorité de sénateurs de droite qui a retenu des dispositions protectrices du rail, et une majorité de députés de gauche qui a accepté une libéralisation du transport par autocar dangereuse pour le rail : comprenez qui pourra...

Dans le cadre de son plan de soutien aux petites et très entreprises, le Premier ministre Manuel Valls veut relever de 9 à 11 salariés le seuil de perception du versement transport des entreprises. Il fragiliserait ainsi le financement des transports urbains.

Une mesure injustifiée et dangereuse

Les petites entreprises bénéficient autant que les plus grandes des facilités d'acheminement des salariés offertes par les transports collectifs.

Alors que la demande du public est croissante et que le transport public est dramatiquement saturé dans les zones denses et, inversement, reste sous-développé dans les zones périurbaines, une réduction de l'offre est déjà constatée dans de nombreuses agglomérations suite à la baisse des dotations de l'Etat (FNAUT Infos 233).

La perte de ressources provenant du versement transport, évaluée par le GART et l'UTP à environ 500 millions d'euros par an sur 7,1 milliards, inciterait inévitablement les autorités organisatrices de transport à réduire encore l'offre et les investissements de transport collectif. Il en résulterait une baisse de la fréquentation, une hausse de la circulation automobile, une aggravation de la congestion urbaine, de la pollution de l'air et des émissions de gaz à effet de serre : une perspective anti-écologique inacceptable.

Une politique incompréhensible

Le gouvernement prétend réduire la pollution de l'air dans les agglomérations, fait voter une loi sur la transition énergétique et prépare la conférence internationale sur le climat.

Mais peut-on encore croire à ses bonnes intentions après la hausse du taux de TVA, le report du 4ème appel à projets de transports collectifs en site propre prévu par le Grenelle de l'environnement, la réduction des dotations de l'Etat aux collectivités locales, la relance des investissements routiers, l'abandon du versement transport régional prévu pour financer le TER, et maintenant le projet de baisser le produit du versement transport ?

À l'évidence, le gouvernement considère, contre tout bon sens, le transport public urbain comme une variable d'ajustement et non comme un outil essentiel de l'amélioration de la vie des citoyens et de la transition énergétique.

La FNAUT demande donc aux parlementaires de refuser la proposition relative au versement transport introduite par le gouvernement dans le projet de loi de finances 2016, et de renforcer au contraire le financement des transports urbains par une hausse de la taxe carbone sur les carburants routiers.

La FNAUT en danger ?

Le saviez-vous ? L'avenir de la FNAUT est aujourd'hui sérieusement menacé. Longtemps présidée par « un membre de la classe dirigeante formaté moralement et socialement par sa formation dans une école d'ingénieurs, ce qui peut être gênant quand on prétend constituer un contre-pouvoir », la FNAUT est dorénavant infiltrée par « un représentant du patronat » issu d'une grande école de commerce.

« Dans ce contexte, il ne faut pas s'étonner que la FNAUT ait souvent un discours très conformiste », favorable à la concurrence, hostile aux grèves, et même « très favorable à la fiscalité écologique, qui habilite de vert une hausse des impôts indirects, ceux qui touchent le plus les couches modestes ».

La situation est grave : gangrenée par un « ethnocentrisme social », « la FNAUT finit par ressembler au pouvoir qu'elle prétend contrer, et à être un relais idéologique du grand patronat ».

Mais qui tire ainsi le signal d'alarme dans un jargon ringard ? Vincent Doumayrou, « journaliste » du Monde Diplomatique qui publie un blog hébergé par Médiapart, mais oublie d'enquêter avant d'écrire des sottises.

Que nos lecteurs se rassurent ! Si le « journaliste » avait pris la peine de rencontrer les animateurs de la FNAUT au lieu de consulter leurs cartes de visite et de leur faire dire ce qu'il voulait pour jeter la suspicion sur la FNAUT, il saurait que le profil social (le « pedigree », dit-il) d'un président de la FNAUT n'est pas un sujet : ses pouvoirs comme ceux des vice-président(e)s sont fixés par nos statuts et ne dépendent pas de leurs études ou de leur carrière passées.

Les 54 membres de notre conseil national, qui détermine les orientations de la FNAUT, sont très divers par leurs formations, leurs expériences professionnelles, leurs sensibilités politiques ; et le fonctionnement démocratique et collégial des instances de la FNAUT garantit sa stricte indépendance qui a toujours été, et reste, reconnue de tous : élus de droite et de gauche, ministères, exploitants et vrais journalistes...

Les usagers font confiance à notre service juridique, qui les défend souvent avec succès face aux entreprises de transports. Quant aux idées « conformistes » de la FNAUT, elles se heurtent, selon les cas, à l'hostilité du gouvernement, des élus, des milieux économiques, de la SNCF, des écologistes, des syndicats... Ces réactions montrent bien que la FNAUT est une association au service des usagers et de l'environnement, et non du gouvernement ou du « grand patronat ».

Jean Sivardière ■

Sécurité routière : des arbres dangereux ?

Près de 10% des tués sur les routes (326 personnes en 2013) meurent après que la voiture dans laquelle ils se trouvaient ait percuté un arbre. Le débat sur ce danger a été relancé par le ministre de l'Intérieur Bernard Cazeneuve, qui a présenté en janvier dernier de nouvelles mesures visant à améliorer la sécurité routière (FNAUT Infos 232).

La 26ème mesure du plan Cazeneuve impose aux collectivités locales de réaliser des audits de sécurité de leurs infrastructures routières, et de recenser notamment les « obstacles latéraux » (panneaux, parapets,...). Aucune mention précise n'est faite des arbres mais Chantal Fauché, présidente de l'Association pour la protection des arbres en bord de routes (Asppar), craint des abattages. Elle avait déjà bataillé en 2001 contre le ministre de l'Agriculture Jean Glavany, qui avait alors affirmé que « les platanes le long des routes étaient un danger public ».

Faut-il abattre les arbres au bord des routes ? Selon Chantal Fauché, « il est temps d'arrêter de stigmatiser l'arbre. Il est démontré dans plusieurs études que les arbres de bord de route sont un atout pour la sécurité routière. Une route bordée d'arbres incite l'automobiliste à ralentir. Certes, l'arbre peut être un facteur aggravant, mais il faut d'abord s'attaquer aux causes des accidents, qui sont avant tout l'alcool, la vitesse, les comportements ».

Aujourd'hui, les arbres les plus « dangereux » sont protégés par des glissières, explique Jean-Marc Sangouard, expert du Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema). Il estime qu'une route dégagée endort la vigilance du conducteur alors qu'une chaussée bordée d'arbres peut influencer positivement son comportement. Une étude menée en 2006 par le Service d'études techniques des routes et autoroutes (Setra) allait dans le même sens, elle concluait que les arbres permettent de mieux appréhender la route, ils rendent son tracé plus lisible et constituent des repères de distance.

Jean-Claude Oesinger, alors vice-président de la FNAUT, écrivait déjà en 2001 dans FNAUT Infos 99 : « au lieu de déresponsabiliser les automobilistes, le ministre Jean Glavany aurait mieux fait de dénoncer tous ceux qui ont construit des routes larges et rectilignes qui incitent à foncer, et de réclamer un remodelage des voiries, le bridage des moteurs et une surveillance renforcée de la circulation ; avant les arbres fous, ne faut-il pas commencer par éliminer les fous du volant ? »

Plan de relance autoroutier et débat démocratique

Le plan de relance autoroutier a été annoncé le 4 avril dernier par le ministre de l'Economie Emmanuel Macron suite à l'accord intervenu entre le gouvernement et les sociétés concessionnaires d'autoroutes (SCA) en contrepartie d'un allongement moyen de deux ans de leurs contrats de concessions (les SCA devront par ailleurs verser près d'un milliard d'euros sur la durée de leurs concessions au budget de l'Agence de financement des infrastructures de transports (AFITF)).

Cette décision a été prise sans la moindre procédure de concertation publique et sans la moindre étude d'impact sur le fonctionnement des différents modes de transport.

Stéphane Kerckhove, délégué général d'Agir pour l'Environnement, Bruno Gazeau, président de la FNAUT, Pierre Perbos, président du Réseau Action Climat France, et Denis Voisin, Coordinateur du lobby d'intérêt général de la Fondation pour l'Homme et la Nature, se sont alors adressés à Ségolène Royal, ministre de l'Ecologie, pour lui demander d'appliquer l'article L-121-10 du Code de l'environnement : cet article autorise la ministre à saisir la Commission nationale du débat public (CNDP) en vue de l'organisation d'un débat public portant sur des options générales d'intérêt national en matière d'environnement, de développement durable ou d'aménagement.

Le plan de relance autoroutier, doté de 3,2 milliards d'euros, aura inévitablement, à terme, des conséquences sur le comportement modal des personnes et des entreprises, donc un impact important sur les écosystèmes, la consommation d'énergie et les émissions de gaz à effet de serre, car il comporte des augmentations de capacité du réseau autoroutier. A la veille du sommet sur le changement climatique (COP 21) qui aura lieu fin 2015 à Paris, et après les déclarations du Chef de l'Etat lors de la troisième Conférence environnementale, il est important que ce plan fasse l'objet d'un débat public pluraliste, contradictoire et transparent.

Par ailleurs, la commission spéciale du Conseil national de la transition écologique (CNTE) sur la question de la démocratie participative, présidée par le sénateur PS Alain Richard, vient de formuler un certain nombre de propositions visant à améliorer la gouvernance environnementale, notamment en stimulant les échanges démocratiques en amont des projets. Le plan autoroutier entre typiquement dans le champ d'application de ce que cette commission nomme « la concertation sur les plans et programmes ».

De la camionnette à la bicyclette



Photo : Marc Debrincat

A Nantes, une des villes les plus embouteillées de France malgré son tramway et ses 450 km de pistes cyclables, 25 petits entrepreneurs nantais - plombiers, déménageurs, masseurs, jardiniers, nettoyeurs de vitres, livreurs de crêpes ou de hot-dogs, libraires... - se sont regroupés en 2013 au sein du collectif « Les boîtes à vélo » : ils ont décidé de ne plus travailler qu'à vélo, un mode de déplacement écologique et plus pratique qu'on ne le pense. Ils se croisaient souvent dans les rues (source : AFP).

Si ces entrepreneurs sont tous autonomes et exercent des métiers très divers, le collectif leur permet d'échanger et de s'entraider. Ils espèrent faire des émules, en France comme en Europe.

L'un d'eux, déménageur conducteur de camionnette désireux d'échapper au stress des embouteillages, explique ainsi son choix : « Sur un vélo, on se sent libre, on se faufile. Quand on a connu la liberté du vélo, il n'est plus pensable de retourner dans un bureau. Et pas de frais d'essence, jamais de problèmes de stationnement, un mode de déplacement qui a le vent en poupe. Il existe aujourd'hui des vélos adaptés à tous les usages : biporteurs, triporteurs, vélos électriques. Seuls inconvénients : la chaleur et le vent, qui rendent difficile le transport des gros colis ».

« On nous regarde avec les yeux écarquillés quand nous transportons des réfrigérateurs, des canapés, des gazinières. Sur le plateau d'une remorque, on peut mettre un petit frigo, une machine à laver, un sèche-linge, et par-dessus un canapé, et encore au-dessus un matelas deux places et un sommier. Nous livrons vraiment tout, sauf les pianos ».

Une remorque accrochée au vélo d'un plombier lui permet de transporter un chauffe-eau, jusqu'à 90 kilos ; tous ses outils sont contenus dans ses deux sacoches. « On a très peu de frais de déplacements, de véhicule, d'entretien, et forcément cela se répercute sur la facture. Pour des petites interventions, l'économie pour le client peut aller jusqu'à 20 euros ».

Pour la gérante-créatrice d'Ozon, une cantine itinérante dédiée aux entreprises, le vélo a été « un geste citoyen ». « Il y a deux ans, nous avons lancé des partenariats avec des entreprises privées de la périphérie nantaise qui n'ont pas de service de restauration. Un vélo permet de transporter jusqu'à 100 repas, et de s'installer plus facilement dans les cours d'entreprises. Nous avons maintenant cinq points de vente et autant de salariés ».

Le vélo est-il vraiment un mode de transport écologique ?

Les pouvoirs publics encouragent de plus en plus la pratique de la bicyclette dont ils vantent le caractère doux, écologique, sans nuisances, bon pour la planète, respectueux de l'environnement... En fait, ces atouts ne sont bien réels que si les nouveaux cyclistes sont d'anciens automobilistes. Si ce sont d'anciens usagers des transports publics, le bilan est beaucoup moins positif et si ce sont d'anciens piétons le bilan devient même négatif. Or, qu'en est-il en réalité ? Hélas, la plupart du temps, les néo-cyclistes se déplaçaient auparavant à pied ou en transports publics et rarement en voiture... De nombreuses sources le confirment.

Les enquêtes - toujours confidentielles - qui ont cherché à comprendre qui sont les usagers des vélos en libre service à Lyon, Paris, Lille, Barcelone... montrent que les proportions de ces trois groupes (anciens usagers des transports, anciens piétons et anciens automobilistes) sont, en moyenne, de 45 %, 45 % et 10 %. Par exemple, à Lyon, l'enquête réalisée fin 2005, quelques mois après l'ouverture du service Vélo'V, indique que 37 % des véloveurs sont d'anciens piétons, 51 % d'anciens usagers des transports publics, 6 % d'anciens automobilistes, 4 % des cyclistes qui utilisaient avant leur propre vélo et 2 % des personnes qui ne se déplaçaient pas (total 100 %).

Frédéric Héran, enseignant-chercheur à l'université Lille-1 ■

Nouvelles du vélo

Boris Johnson, maire de Londres, a décidé de consacrer 217 millions d'euros à la construction d'une autoroute cyclable. Large de 4 m, l'ouvrage comprendra 30 km de pistes est-ouest et 5 km de pistes nord-sud. L'ouverture est prévue en 2016, le nombre de trajets quotidiens à vélo devrait passer 600 000 à 1 500 000 en 2025.

Après une longue période de régression, l'usage du vélo a doublé en Ile-de-France depuis 2001. A Paris, il a même triplé et assure 3 % du nombre des déplacements, soit le double de la moyenne francilienne.

BIEN DIT

● Jean-Marie Darmian, maire de Créon (33) et président du Club des Villes et Territoires Cyclables : « on évalue à 1 000 euros par an les économies en frais de santé réalisées par un cycliste quotidien ; je suis étonné de voir que, pour lutter contre l'obésité infantile, on est capable d'imposer le grammage des frites servies dans les cantines scolaires mais pas de prendre des mesures pour encourager la pratique du vélo sur les trajets domicile-école ».

Une enquête contestable

Dans le numéro de juin 2015 de sa revue Que Choisir, l'UFC publie les résultats d'une enquête sur le fonctionnement du TER. Comme la FNAUT le fait depuis longtemps, elle dénonce l'explosion du coût d'exploitation du TER et préconise une mise en concurrence de la SNCF avec d'autres opérateurs ; elle cite, elle aussi, le cercle vertueux ainsi amorcé en Allemagne.

Comme les associations d'usagers, l'UFC dénonce par ailleurs la ponctualité très insuffisante des TER et le manque de fiabilité des statistiques de la SNCF : les trains supprimés ne sont pas comptabilisés, les statistiques ne font pas de distinction entre les heures de pointe et les heures creuses.

Le diagnostic de l'UFC est cependant superficiel et doublement trompeur.

1 - Aucune analyse n'est faite des causes très diverses des retards, ce qui laisse croire que la SNCF en est toujours responsable (FNAUT Infos 193).

Or une partie des retards et suppressions de circulations est due à des dysfonctionnements internes de la SNCF (non-présentation de personnel, manque d'entretien du matériel roulant ou de l'infrastructure, absence de personnel ou de matériel de réserve,...).

D'autres difficultés sont liées à l'état dégradé de l'infrastructure ou à sa saturation, donc à SNCF-Réseau (ex-RFF) et plus généralement à l'Etat qui a insuffisamment investi sur le réseau ferré. Les multiples travaux en cours perturbent le trafic, mais faut-il s'en plaindre ?

Enfin une multitude d'incidents sont dus à des événements extérieurs au système ferroviaire : sociétaux (actes de malveillance, agressions contre le personnel, colis suspects, suicides, accidents de passages à niveau, manifestations, grèves nationales politiques,...) ou naturels (neige, glissements de terrain, incendies, présence d'animaux sur les voies...).

2 - Comparer les taux de retards des TER dans les différentes régions n'a aucun sens. En Rhône-Alpes, le réseau est saturé, en particulier le nœud lyonnais ; les lignes à voie unique, nombreuses, sont difficiles à exploiter ; les travaux en cours sont très nombreux : il n'est pas étonnant que les retards y soient plus nombreux qu'en Alsace.

« Taper » sur la SNCF peut être nécessaire, encore faut-il le faire à bon escient. La FNAUT, elle, ne recherche pas le sensationnel. Elle préfère participer avec assiduité aux comités de lignes et autres instances, régionales et nationales, de concertation entre responsables de la politique ferroviaire et usagers, où elle avance des propositions concrètes d'amélioration des services.

Gabriel Exbrayat, président de l'ADTLS ■

Contradiction

Selon Ségolène Royal, ministre de l'Ecologie : « interdire à quelqu'un de prendre sa voiture, c'est une mesure privative de liberté individuelle ». Mais la Loi Lepage (LAURE) de 1996 pose le principe fondamental du « droit pour chacun de respirer un air qui ne nuise pas à sa santé ».

Elu gaspilleur

Selon le magazine Capital (avril 2015), si la France n'avance pas, c'est en particulier la faute aux « élus gaspilleurs ». Parmi eux, le président de la Région Réunion, l'UMP Didier Robert, en raison de son projet de Nouvelle Route du Littoral : « 1,66 milliard d'euros, soit 138 millions le km, du jamais-vu, un triste record en période de disette budgétaire ! 1 km de route revient normalement à 6,2 millions ».

Elu sérieux

Le docteur Jacques Many, maire divers droite-écologiste de Collioure, a organisé en mai dernier, avec l'association des usagers de la ligne ferroviaire Perpignan-Cerbère-Port-Bou, la « fête du train » et signé le manifeste pour la création du train catalan eurorégional.

Tout devient punitif

Selon Marine Le Pen, la politique de sécurité routière est, elle aussi, une démarche punitive (source : Le Point).

Formule 1 écologique

Pour la première fois depuis Georges Pompidou en 1972, un président de la République, François Hollande, a assisté au départ des 24 heures du Mans. Pour préparer la conférence internationale sur le climat COP 21 ?

Actualités de la FNAUT

La FNAUT a le regret d'annoncer le décès brutal de Jean-Claude Vuillemin. Président de la FNAUT Franche-Comté et de l'Association pour la Promotion des Voies Ferrées Jurassiennes (APVFJ), membre du Conseil National de la FNAUT, il avait organisé fin 2012, à Lons-le-Saunier, le 18ème congrès de notre fédération.

Colloque FNAUT sur la réforme territoriale et les transports

Un colloque organisé par la FNAUT sur la réforme territoriale et les transports aura lieu le jeudi 29 octobre à Paris, salle Colbert (Palais Bourbon).

La matinée sera consacrée à une discussion des principes et des modalités de la réforme territoriale.

L'après-midi, les impacts de cette réforme sur les dessertes ferroviaires et routières seront examinés au cours de deux tables-rondes : la première portera sur le transfert des compétences des départements aux intercommunalités et aux régions, la seconde sur la création des grandes régions.

Surfeurs ferroviaires

La compagnie nationale indonésienne PT Kereta Api a décidé d'abaisser ses caténaires afin d'électrocuter tous les « surfeurs » qui se hissent sur les toits des trains pour voyager. La mesure, déjà en œuvre sur un km de part et d'autre d'une gare, « s'est révélée très efficace et bon marché ».

Depuis quelques années, des boulets de béton ont déjà été installés en vain au-dessus des voies afin d'assommer les surfeurs, ainsi que des aspergisseurs de peinture rouge. De l'huile a été répandue sur le toit des voitures et des chiens de garde ont été lâchés. Des imams ont même été appelés à dissuader leurs fidèles dans leurs sermons du vendredi.

A Jakarta (20 millions d'habitants), les transports sont complètement saturés. Les surfeurs ne recherchent pas tant un transport gratuit qu'une simple possibilité de se déplacer.

Un Premier ministre « sportif » mais pas très écologiste

Si Nicolas Sarkozy s'est récemment rendu de Paris au Havre en jet privé (FNAUT Infos 235), il n'est pas le seul amateur de transports énergivores. Le week-end des 6 et 7 juin, Manuel Valls, qui avait oublié que la France organise la conférence mondiale sur le climat, a effectué en avion les trajets suivants : un aller-retour Paris-Poitiers, un aller-retour Paris-Berlin pour rencontrer les dirigeants de l'UEFA et assister au match Turin-Barcelone, enfin un nouvel aller-retour Paris-Poitiers (il a pu ainsi assister à la finale de Roland-Garros).



Plaisanterie ferroviaire

Selon le Boston Consulting Group, la France (notée 6,4/10) dispose du 3ème système ferroviaire le plus performant d'Europe sur 25, derrière la Suisse (7,1/10) et la Suède, ex-aequo avec le Danemark. Viennent ensuite la Finlande et l'Allemagne. Les pays les moins bien classés sont l'Irlande, le Portugal et les anciens pays de l'Est. Trois critères ont été utilisés par le BCG : le taux de fréquentation du réseau (nombre de voyageurs et tonnage du fret), la qualité de service et la sécurité. La France est à la 2ème place, derrière la Finlande, pour la qualité de service (vitesse, ponctualité et rapport qualité/prix).

Les Français sont décidément d'incorrigibles râleurs : selon eux, les trains sont toujours supprimés ou en retard, les billets sont trop chers, on remplace les trains par des cars lents et inconfortables... En réalité tout va pour le mieux, les travaux du BCG ont remis les pendules à l'heure, et la FNAUT peut fermer boutique.

BIEN DIT

✓ **Charles Fiterman**, ancien ministre PCF des Transports de 1981 à 1984 et père de la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) devenue le Code des Transports : « il est étonnant que, quand on évoque les routes, on parle d'investissement et que, quand on parle du rail, on évoque alors des coûts et des dépenses. Le rail c'est aussi un investissement, un équipement public ».

✓ **Bernard Gobitz**, secrétaire de l'AUT Ile-de-France : « Un des drames de la SNCF, c'est la tétanisation des différents gouvernements devant le risque d'une répétition des grèves de 1995. Alors, c'est le règne du « pas de vague » et les usagers en font les frais chaque jour ».

✓ **La CGT Cheminots** : « des études ont montré que, sur un même trajet, le car attire 40% d'usagers de moins que le train ; le car est synonyme d'allongement du parcours, de baisse de la qualité de l'offre et donc, à terme, de baisse de la fréquentation ».

✓ **Fabienne Keller**, sénatrice UMP du Bas-Rhin, veut clarifier les compétences relatives aux gares routières et identifier un coordinateur pour chacune d'entre elles : « il faut organiser la gare routière en cohérence avec la grande gare ferroviaire pour faciliter l'intermodalité ».

Nouveauté

Selon le président de la Michigan Saving Bank, qui déconseillait vers 1900 aux avocats d'Henry Ford d'investir dans l'automobile : « le cheval restera toujours, alors que l'automobile n'est qu'une nouveauté qui passera ».

Escapade canine

Deux chiens ont voyagé seuls en train entre Dietfurt et Wil (canton de Saint Gall). Et en 1ère classe... Repérés par le conducteur du train, ils ont été remis par la police cantonale à leur propriétaire. Les CFF ont précisé qu'ils n'avaient pas resquillé : ils bénéficiaient d'un abonnement général pour canidés.

Vocabulaire approximatif

Selon un journal dijonnais, l'aéroport de Dijon-Bourgogne a vécu : « le Conseil régional a estimé que c'est un gouffre financier qui n'a jamais réussi à décoller ». L'aéroport va-t-il sombrer ?

Grenoble : crise financière des transports urbains

Le Conseil général de l'Isère, alors présidé par Alain Cottalorda (PS), a décidé en 2014 de réduire peu à peu sa participation au fonctionnement du Syndicat mixte des transports en commun de Grenoble (SMTC) : de 36 millions d'euros en 2014 à 25 en 2015 (et jusqu'à 10 millions en 2019). La métropole de Grenoble, à parité avec lui au sein du SMTC, a dû de ce fait baisser d'autant sa propre subvention.

Le budget du SMTC, 193 millions en 2014, est ainsi amputé de 23 millions en 2015 : pour la première fois, la contribution des usagers dépassera celle des collectivités. Pour amortir le choc, les deux collectivités ont décidé d'accorder au SMTC des subventions d'investissement définies chaque année (6 et 8,4 millions respectivement en 2015). A court terme, l'offre et les investissements seront inévitablement réduits, entraînant une chute de clientèle.

Selon Alain Cottalorda (qui voulait au départ se retirer complètement du SMTC), les dépenses sociales du département ont explosé de 30 millions par an alors que les recettes (dotations de l'Etat, fiscalité locale) ont baissé de 6 millions. Mais les crédits consacrés aux routes ont augmenté de 14,5 millions d'euros : le choix politique était clair.

Le développement des lignes de tram et l'extension du réseau de bus ont permis de faire reculer le trafic automobile au centre de l'agglomération grenobloise de manière très significative : si le nouveau conseil départemental, à majorité UMP, ne révisé pas le désengagement de son prédécesseur vis-à-vis du SMTC et maintient ses projets routiers très ambitieux, c'est tout cet acquis qui sera menacé.

Nathalie Tepepe, présidente, ADTC-Grenoble ■

Des trains et de l'air pour la Haute-Savoie

Le département de la Haute-Savoie dispose d'un réseau ferré de 235 km, intégralement électrifié, et d'une source d'énergie hydro-électrique offrant une solution de mobilité peu émettrice de polluants, et pourtant... Le service ferroviaire ne cesse de se contracter, alors que le département connaît une forte croissance démographique (252 000 habitants supplémentaires en 30 ans), une fréquentation touristique majeure et une pollution de l'air préoccupante (plus de 105 jours de dépassement du seuil d'oxyde d'azote en 2014).

Or, à population égale (750 000 habitants), la Haute-Savoie bénéficie de 42% de trains TER en moins que le département de la Loire : 96 trains par jour

contre 165. Le train y assure moins de 1 % des déplacements.

Les associations INSPIRE et ARDSL (Rail Dauphiné Savoie Léman) se sont donc associées pour lancer une pétition adressée au Conseil régional et demandant plus de trains, un moyen efficace de préserver la qualité de l'air dans les vallées alpines : un train toutes les 30 minutes en heures de pointe sur toutes les lignes de Haute-Savoie ; la remise en place des trains remplacés par des autocars depuis 2007 ; le rétablissement de trains directs, Saint-Gervais - Lyon et Evian-Valence. Le train pourrait alors capter 15 % du trafic automobile.

Claude Brasier, président, Association Rail Dauphiné Savoie Léman (ARDSL) ■

Vallée du Rhône : une desserte ferroviaire déficiente

Les difficultés rencontrées par les usagers quotidiens du train dans la vallée du Rhône ne manquent pas : des tarifs dissuasifs (18 euros l'aller Valence-Lyon, effectué en 1h15 contre 50 minutes en 1999), des trains bondés à l'arrivée à Lyon,... Conséquence logique : 20 % seulement des Valentinois travaillant à Lyon utilisent le train, et les embouteillages sont monstrueux au sud de Lyon.

Entre Montélimar et Valence, l'Association des usagers du TER en vallée du Rhône (AUTERVR) demande le cadencement des trains à la demi-heure aux heures de pointe, à l'heure le reste de la journée, et une desserte correcte des villes de Loriol et Livron. La grille horaire actuelle présente des trous de 2h30 le matin et de 3h30 l'après-midi à la gare de Loriol, localité dont la zone d'activités est en forte expansion avec le pôle logistique du Pouzin.

La création d'une ligne routière directe Valence - Vienne - Saint-Etienne évitant Lyon a permis un gain de temps de 50 minutes, 350 étudiants en bénéficient chaque week-end.

Mais aucun train nouveau n'a été créé depuis plus de 5 ans. Nous demandons le rétablissement du TGV de 6h04 qui offrait une liaison très performante entre Valence et l'aéroport de Saint-Exupéry en 25 minutes, et celui du train Genève-Irun desservant Lyon, Valence, Toulouse, Lourdes, Pau, Dax et Bayonne. Nous notons avec intérêt l'expérimentation d'un train de soirée, le vendredi, à l'intention des nombreux étudiants arrivant de Rennes, Nantes, Paris, Lille et Strasbourg à Lyon-Part Dieu et se rendant à Vienne, Condrieu, Le Péage-de-Roussillon, Annonay, Tain, Romans, Valence et en Ardèche.

Jean-Marc Sabatier, président, Association des Usagers du TER de la vallée du Rhône ■

Picardie : une situation catastrophique

Les usagers de Picardie subissent une situation fortement dégradée. Des gares sont fermées et les heures d'ouverture des guichets sont réduites dans d'autres gares, sans concertation : la SNCF juge les guichets insuffisamment utilisés à l'heure d'Internet et des smartphones, alors qu'ils jouent un rôle essentiel dans l'accueil et l'information des voyageurs.

Le service annuel 2015 a détérioré l'offre sur les lignes Creil - Compiègne - Saint-Quentin et Creil-Amiens. La ville de Pont Sainte Maxence, par exemple, a vu son offre réduite de 30% aux heures de pointe ; des trains se succèdent à 12 min d'intervalle, puis l'attente dépasse 45 min pour le train suivant (c'est aussi le cas à Rieux-Angicourt).

La mobilisation des associations durant la consultation sur les nouveaux horaires a permis d'obtenir la création de TER supplémentaires et le rétablissement d'arrêts, mais d'importants points noirs demeurent. Les salariés des entreprises picardes souffrent également d'une dégradation de l'offre dans le sens Paris-Picardie le matin.

Certains trains sont surchargés même en situation normale. Ces conditions de transport sont inacceptables car contraires à l'un des objectifs du nouveau service 2015, qui était de résoudre les problèmes de surcharge.

La dégradation actuelle de la qualité de service (nombreux retards ou suppressions) a pour origine principale de graves problèmes de matériel : pannes récurrentes dues à une maintenance très insuffisante, et organisation défaillante de l'acheminement des rames.

Afin de remédier à ces déficiences qui pénalisent fortement les habitants et l'économie du territoire, nous continuons de travailler à l'amélioration du service horaire avec nos interlocuteurs de la Région et de la SNCF, ainsi qu'à veiller à ce que les plans d'action promis par la SNCF soient réellement mis en œuvre, condition d'une amélioration durable de la qualité de service.

Christiane Dupart, présidente de la FNAUT Picardie ■

fnaut infos- Bulletin mensuel d'information

Directeur de publication : Jean Sivardière
CPPAP n° 0915 G 88319 - Dépôt légal n°236
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

LA COUR DES COMPTES ET LE TGV : UNE INCOMPÉTENCE CONSTERNANTE !

Trains Intercités : on verra plus tard...

Suite à la publication du rapport Duron (FNAUT Infos 235), les décisions du gouvernement étaient très attendues. Le secrétaire d'Etat aux Transports, Alain Vidalies, reconnaît lui-même que le statu quo n'est plus tenable : la moyenne d'âge du matériel roulant est de 35 ans, la fréquentation a baissé de 20 % depuis 2011 et le déficit d'exploitation, assumé par la SNCF, pourrait passer à 450 millions d'euros en 2016 (il était de 200 millions en 2010).

Mais le gouvernement a réagi avec une prudence proche de l'immobilisme et reporté les décisions au-delà des prochaines élections régionales.

Il a certes annoncé, mais sans plus de précisions, que le matériel roulant de jour serait renouvelé sur les lignes principales pour 1,5 milliard d'euros d'ici 2025 (500 millions sont déjà affectés à la mise en service de 34 rames en 2016). Mais le matériel de nuit n'est pas concerné : à l'exception des relations Paris-Briançon et Paris-Rodez-Latour de Carol, l'avenir des trains de nuit est donc aujourd'hui sérieusement compromis.

Le préfet François Philizot est chargé de négocier avec les régions, d'ici 2016, les « modalités d'évolution » des trains Intercités, en clair leur transformation en trains TER, voire en autocars.

Enfin l'exploitation de certaines relations Intercités par d'autres opérateurs que la SNCF, suggérée par la commission Duron elle-même, est écartée. L'Etat, autorité organisatrice des Intercités et soi-disant « stratège » mais sans projet, a prolongé de 5 ans le monopole de la SNCF : pas question de « précipitation », dit le gouvernement (quand il s'agit de libéraliser le transport à longue distance par autocar, il craint nettement moins la précipitation).

Ainsi le manque de vision et d'ambition du gouvernement se confirme face au déclin annoncé du rail face à l'avion à bas coût, à l'autocar et au covoiturage. On est loin des propositions de la FNAUT, qui réclame la reconstitution d'un réseau cohérent de dessertes Intercités couvrant l'ensemble du territoire et exploité dans un esprit de service public, ou encore des initiatives très volontaristes de la Deutsche Bahn, qui a repensé son offre pour contrer l'offensive des autocaristes en Allemagne.

Bruno Gazeau

Dans un rapport publié en octobre 2014, la Cour des comptes s'interroge légitimement sur la rentabilité des lignes à grande vitesse, et la FNAUT partage certaines de ses analyses. Mais ce rapport, intitulé « la grande vitesse ferroviaire, un modèle porté au-delà de sa pertinence », est de fait un procès à charge du TGV. Les magistrats de la Cour, dont on attendait plus de sérieux et d'objectivité, se sont portés au-delà de leur compétence ferroviaire. Une multitude d'oublis, d'erreurs factuelles, d'hypothèses irréalistes et de comparaisons fantaisistes discréditent une large part de leurs recommandations. Après le « tout-TGV » délirant du Schéma national des infrastructures de transports de 2011, est-il vraiment raisonnable de tomber dans un « zéro-TGV » régressif ?

Spécialistes des finances publiques, les magistrats de la Cour des comptes sont bien dans leur rôle quand ils s'interrogent sur la rentabilité des LGV et s'inquiètent de la dérive des coûts d'exploitation du TGV et de l'évolution défavorable de son modèle économique.

Ils dénoncent ainsi avec justesse « les effets incertains du TGV sur le développement économique », « le contournement des critères de rentabilité socio-économique » par les responsables politiques pour lesquels le TGV est une solution miracle aux difficultés des régions, et « des annonces qui tiennent lieu de décision de principe » : « le processus de décision n'est que partiellement rationnel »...

Ces mises en garde judicieuses concernent, la Cour le laisse entendre, tous les grands projets de transports (autoroutes urbaines et interurbaines, canal Seine-Nord, nouveaux aéroports). Mais elles s'appliquent particulièrement bien au projet de LGV Poitiers-Limoges, condamné avec sévérité par la Cour mais

relancé récemment par le Chef de l'Etat. Pourtant, des investissements sur la ligne classique Paris-Orléans-Limoges-Toulouse (POLT) et, ultérieurement, son raccordement à la LGV POCL, à Orléans ou Châteauroux, seraient plus rationnels (FNAUT Infos 152 et 214).

Le rapport de la Cour peut ainsi apparaître comme une démarche vertueuse. Mais quand ils s'érigent en experts de l'exploitation ferroviaire ou de l'environnement, sans même tenir compte des réfutations de la SNCF ou de l'ADEME, les magistrats de la Cour des comptes commettent trop d'erreurs factuelles pour que leurs recommandations soient réellement convaincantes.

Et quand ils évaluent l'utilité collective d'un projet de LGV et son financement, ils négligent des paramètres aussi essentiels que les conditions de la concurrence intermodale, l'aménagement du territoire, le déficit de notre balance commerciale, les coûts externes et la fiscalité écologique.

Photo : Marc Debrincat



Une vision malthusienne du TGV

La Cour reconnaît que, sans l'apparition du TGV, le trafic ferroviaire voyageurs, sérieusement affaibli par l'essor de l'automobile, aurait irrémédiablement décliné : « *la démocratisation de l'avion à partir des années 1960 lui aurait donné le coup de grâce* ». Mais elle ne cesse ensuite de développer une vision malthusienne du TGV et d'en proposer des alternatives moins attractives et peu compétitives, alors que le train est plus concurrencé que jamais (avion low cost, autocar, co-voiturage et, plus récemment et encore de manière marginale, location de voitures entre particuliers).

Elle évoque les effets négatifs du TGV sur le réseau classique mais en ignore les effets positifs : de nombreuses lignes classiques ont été modernisées et électrifiées pour accueillir le TGV, ou ont été désaturées au bénéfice du TER et du fret.

Une référence obsolète

Quand elle dénonce une « fuite en avant » dans une multitude de projets de LGV, la Cour se réfère au très irréaliste Schéma National d'Infrastructures de Transport (SNIT) de 2011 (FNAUT Infos 191). Une référence obsolète, car seuls 4 projets importants, défendus par la FNAUT (FNAUT Infos 214), étaient encore envisagés lors de l'élaboration du rapport : Bordeaux-Toulouse/Dax, Montpellier-Perpignan, Marseille-Nice et le POCL (que nous proposons de compléter par deux barreaux, Orléans-Courtaulin et Dijon-Saulieu, pour créer du même coup deux grandes transversales à grande vitesse Lyon-Nantes/Rennes et Lyon-Strasbourg).

Cette référence constante au SNIT a faussé la perception de la Cour et l'a amenée à prendre des positions très hostiles à l'extension du réseau des LGV, fondées sur des données erronées et finalement peu crédibles car tous les projets sont mis dans le même sac. A trop vouloir prouver...

Des erreurs grossières

La Cour méconnaît diverses réalités techniques et commerciales de base.

Selon elle, **le créneau de pertinence du TGV se limiterait aux trajets de 3h maximum**, ce qui l'amène à éliminer la LGV Bordeaux-Toulouse permettant un trajet Paris-Toulouse en... 3h10.

Or ce fameux seuil est un mythe : si le trajet dure 4h, le TGV capte, en moyenne, entre 45 % et 55 % du marché avion + train ; si le trajet dure 5h, il conserve entre 25 % et 30 % de ce marché. Avant

la mise en service de la LGV Méditerranée, le TGV reliait Paris à Marseille en 4h20 et sa part du marché train + avion était déjà de 40 % ; elle est aujourd'hui de 70 % pour un trajet effectué en 3h-3h20 suivant le nombre d'arrêts : pourquoi n'en serait-il pas de même sur Paris-Toulouse ? La Cour se contredit d'ailleurs, puisqu'elle craint que le TGV ne fasse perdre beaucoup clientèle à l'aéroport de Toulouse !

Selon la Cour, **si le TGV concurrence l'avion, il concurrence peu la voiture**. C'est inexact : l'autoroute A6 Paris-Lyon a vu le trafic stagner entre l'ouverture de la LGV en 1981 et le contre-choc pétrolier de 1986 (alors que sa croissance rapide se poursuivait sur les autres autoroutes). Par la suite, sa mise à 2 x 3 voies de bout en bout, envisagée initialement, n'a jamais vu le jour malgré une reprise du trafic après le contrechoc pétrolier de 1986.

En affirmant que **le TGV ne doit rouler que sur des LGV**, la Cour le confond avec l'Aérottrain ou le Maglev. L'interopérabilité du TGV est la base de son succès car elle évite au voyageur des correspondances contraignantes : selon la SNCF, une correspondance équivalait à une heure de trajet supplémentaire. Comment un point aussi fondamental a-t-il pu échapper à la Cour ? Après l'ouverture de la LGV Paris-Le Mans, le trafic Paris-Brest a augmenté de 30 % mais, jusqu'à l'électrification de la ligne Rennes-Quimper, le trafic Paris-Quimper a stagné en raison de la correspondance (pour autant qu'il y ait eu en 10 min) imposée à Rennes car, aux yeux des voyageurs, elle annulait le gain de temps (1 h) entre Paris et Le Mans.

Au Japon, contrairement à ce qu'affirme la Cour, les trains à grande vitesse circulent aussi sur des lignes classiques, au prix d'une modification de l'écartement des voies métriques : le matériel Shinkansen roule ainsi, à des vitesses comprises entre 80 et 130 km/h, sur les lignes Fukushima-Shinjo (149 km) et Morioka-Akita (127 km). En Espagne, des matériels à écartement variable (CAF et Talgo) roulent couramment sur LGV puis sur des lignes conventionnelles à écartement large.

La Cour se contredit volontiers. Elle note ainsi, page 17 du rapport, que la faible fréquence des arrêts du TGV contribue à son taux élevé de remplissage mais déplore, page 18, le nombre trop élevé des arrêts sur les LGV.

Autre erreur de la Cour, **la nouvelle signalisation ERTMS** permettrait de passer de 12 à 26 le nombre des TGV circulant par sens et par heure sur la LGV Paris-Lyon et rendrait donc son doublement par la LGV POCL inutile : pour les experts ferroviaires, ce chiffre est fantaisiste, 15-16 étant un maximum.

La FNAUT et le TGV

La FNAUT n'hésite pas à l'affirmer, on a encore besoin de grands travaux ferroviaires. Elle refuse le tout-TGV d'hier et le zéro-TGV à la mode aujourd'hui.

Elle n'a jamais adulé le TGV. Dès 1984, elle a présenté au conseil d'administration de la SNCF un rapport très critique sur le TGV et a été la première à en dénoncer les défauts et les effets pervers : l'abandon du réseau classique jusqu'en 2005, les gares à la campagne, la tarification abusive du TGV Nord introduite en 1993, la dégradation de la desserte des villes moyennes (FNAUT Infos 199). Elle a déposé un recours contre la DUP de la LGV Poitiers-Limoges.

Elle n'a jamais caché ses hésitations face à certains projets de LGV, mais elle a finalement dégagé une position évitant tout dogmatisme. Elle n'a pas confondu le principe des LGV et l'exploitation du TGV, ou cette exploitation telle qu'elle est mise en œuvre et telle qu'elle pourrait l'être, comme le font souvent les contempteurs du TGV.

Et elle a toujours affirmé que l'extension future des LGV, essentiellement à quelques itinéraires internationaux et la desserte de grandes métropoles (Toulouse, Nice), devait être accompagnée par la modernisation des grands itinéraires classiques : une bonne partie du territoire ne peut rester dépendante de la route et de l'avion.

Rappelons que, tout en critiquant les défauts du TGV, nos associations se sont efforcées d'obtenir l'amélioration du réseau des LGV. Dès la fin des années 70, Jean Chouleur, un des fondateurs de la FNAUT, a proposé une interconnexion des LGV en région parisienne ; le projet retenu diffère peu de sa proposition qui avait fait sourire. Dix ans plus tard, c'est Pierre Bermond, vice-président, qui a lancé l'idée « décentralisatrice » du TGV Rhin-Rhône.

ABesançon, la FNAUT Franche-Comté a obtenu une connexion entre la gare TGV excentrée et la gare centrale. La FNAUT PACA a milité avec succès pour une liaison entre la gare centrale et la gare TGV d'Avignon. La FNAUT Pays de la Loire est à l'origine du projet VFCEA, fermement soutenu par la FNAUT Bourgogne, qui connectera la gare du Creusot-TGV et la ligne Chagny-Nevers. La FNAUT a soutenu la réouverture de la ligne Bourg-Bellegarde aujourd'hui utilisée par le TGV Paris-Genève. Elle a soutenu le tracé médian du projet de LGV POCL, finalement retenu par RFF.

Suggérée par la FNAUT Pays de la Loire, le raccordement entre les deux branches de la LGV Bretagne-Pays de la Loire (virgule de Sablé) permettra des relations rapides Rennes-Angers.

La rentabilité du TGV

Venons-en à la rentabilité et aux possibilités de financement des LGV. Quand elle analyse la rentabilité des LGV, la Cour s'inquiète de la dérive des coûts d'exploitation du TGV par la SNCF, mais elle ignore totalement les conditions dans lesquelles s'exerce la concurrence intermodale. Or la rentabilité du TGV, loin d'être une propriété intrinsèque du rail, dépend crucialement de ces conditions : l'avion et l'automobile bénéficient en effet d'avantages fiscaux considérables qui faussent la concurrence. L'Etat a porté de 7 à 10 % le taux de TVA sur le transport public, mais le kérosène est épargné par la TICPE, et les taxes sur le gazole et l'essence sont loin de couvrir les coûts externes (congestion, accidents, nuisances, émissions de GES) du trafic automobile : non seulement les modes de transport les plus énergivores sont favorisés, non seulement les atouts écologiques du train ne sont pas valorisés, mais le rail est pénalisé.

Il n'est pas choquant que la construction des LGV soit subventionnée par l'Etat et les collectivités territoriales, comme le sont les autres infrastructures de transport. C'est notamment le cas de toutes les routes et des autoroutes urbaines et interurbaines gratuites.

Le financement des LGV

Pour la Cour enfin, qui commet la même erreur que la commission Mobilité 21, les ressources disponibles sont limitées et ne permettent plus d'étendre le réseau des LGV. C'est faux : *ce n'est pas l'argent public qui manque, c'est la volonté politique de mettre en place une fiscalité écologique digne de ce nom*. Un centime de taxe additionnelle sur le litre de gazole rapporte 400 millions par an à l'Etat, soit 8 milliards sur 20 ans, le coût d'une LGV de 300 km. La sous-taxation du gazole par rapport à l'essence, 17 centimes par litre, coûte à l'Etat environ 7 milliards par an...

L'intérêt de la fiscalité écologique est de pouvoir rapporter des sommes considérables et de permettre de financer à la fois l'extension du réseau des LGV, la modernisation du réseau ferré classique et l'équipement en transports urbains en site propre, donc de *sortir d'une vision malthusienne des grands investissements de transports*.

Rappelons que les Suisses ont financé leurs nouvelles traversées alpines, en particulier les tunnels du Lötschberg, du Gothard et du Ceneri, par une écotaxe poids lourds, la RPLP, afin de reporter sur le rail les deux-tiers du trafic routier de fret nord-sud (1 200 000 camions par an). La Cour aurait pu étudier utilement l'exemplaire politique suisse des transports.

LE TERRITOIRE OUBLIÉ

La Cour estime que le nombre de gares desservies par le TGV est excessif. Or ce nombre, 230, n'a rien d'extraordinaire, contrairement à ce qu'elle laisse entendre (il n'y en a d'ailleurs que 190 en France même) : de fait, il est peu significatif car beaucoup de ces gares ne sont desservies qu'à faible fréquence ou saisonnièrement, c'est le cas des stations balnéaires ou de sports d'hiver. En Allemagne (357 000 km², soit les deux-tiers seulement de la superficie de la France), l'ICE dessert plus de 150 gares.

La Cour affirme qu'entre Rennes et Brest, le TGV s'arrête plus souvent et est plus lent que le TER : la simple consultation de quelques fiches horaires aurait permis d'éviter cette erreur.

Sur les parcours terminaux sur lignes classiques, c'est précisément une desserte assez fine, spécialement sur l'Arc méditerranéen ou en Bretagne, qui assure le succès du TGV, car la population y est dispersée le long des littoraux. Réduire le nombre des arrêts ferait perdre de la clientèle et pénaliserait les villes moyennes, déjà défavorisées par la dégradation des dessertes Intercités : un réseau TGV « Guillaumat », réduit aux LGV, n'est ni judicieux commercialement, ni acceptable pour la desserte des territoires.

La FNAUT souhaite au contraire que des villes moyennes (Voiron, 38) disposent d'au moins un aller-retour quotidien avec Paris (mais la SNCF refuse alors qu'elle pourrait gagner de nouveaux clients).

A noter que le taux de remplissage des TGV sur leurs parcours terminaux pourrait être amélioré si, comme le demande la FNAUT, ils étaient librement accessibles aux usagers du TER.

La Cour affirme également que **le nombre d'arrêts des TGV sur les LGV est excessif** lui aussi, ce qui allonge les temps de parcours et fait perdre de la clientèle. Mais elle ne prend pas en compte la fréquence de ces arrêts et se garde bien de préciser lesquels il faudrait supprimer...

Pour conforter son analyse, la Cour cite en exemple le Shinkansen qui circule sur la LGV Tokyo-Osaka (515 km) en ne desservant que... 17 gares ! Un contresens absolu : le TGV ne dessert que 2 gares sur Paris-Lyon (425 km).

Par ailleurs, si le Shinkansen transporte 1,5 fois plus de voyageurs sur la ligne Tokyo-Osaka que tous les TGV français, c'est tout simplement parce que cette ligne dessert un corridor de 500 km où est concentrée une population de 70 millions d'habitants. Imaginon ce que serait le trafic du TGV si toute la population française était concentrée sur l'axe Paris-Lyon !

L'ENVIRONNEMENT NÉGLIGÉ

La Cour ne se préoccupe pas plus de l'environnement que des territoires. Elle condamne ainsi la LGV Bordeaux-Toulouse au motif qu'elle affaiblirait l'aéroport de Toulouse (après avoir affirmé que sur Paris-Toulouse, le TGV ne pouvait concurrencer l'avion).

La Cour affirme péremptoirement que **la construction d'une LGV émet autant de gaz à effet de serre (GES) qu'une autoroute**. Elle oublie qu'une fois construite, une autoroute induit un trafic fortement émetteur de GES alors qu'inversement, une LGV absorbe massivement des trafics routiers et aériens, eux-mêmes générateurs de GES, et évite ainsi des investissements routiers et aéroportuaires.

Une expertise récente réalisée pour RFF et la FNAUT par Gérard Mathieu, Jacques Pavaux et Marc Gaudry (*Evaluation de la contribution du réseau TGV à la réduction des émissions de gaz à effet de serre*, mars 2013) a démontré l'impact écologique très positif des LGV. La « durée de compensation » des émissions de GES liées à la construction par l'effet des transferts modaux, calculée pour les projets pertinents cités plus haut, varie de 5 à 10 ans suivant ces projets. Il est regrettable que les rédacteurs du rapport aient ignoré cette expertise essentielle (FNAUT Infos 214).

Après avoir, à tort, estimé faible l'impact du TGV sur les émissions de GES, la Cour compare son estimation de cet impact (erronée selon l'ADEME) à celui du car, comme si le car pouvait remplacer le TGV, malgré sa lenteur, sans inciter les voyageurs à prendre l'avion. Elle en conclut qu'il faut développer les services de cars pour, dit-elle mystérieusement, « *mieux intégrer la grande vitesse aux choix de mobilité des Français* », proposant ainsi de concurrencer le TGV dont elle déplore que sa fréquentation stagne !

Enfin, selon la Cour, **la mise à 200 km/h des lignes classiques serait l'alternative écologique à la construction de nouvelles LGV**. C'est une illusion : cette vitesse, déjà possible sur un millier de km (38 sections bien tracées), ne pourrait être atteinte, à un coût raisonnable, que sur environ 500 km supplémentaires (une quinzaine de sections), pour des gains de temps marginaux : 2 min pour une section de 30 km. Et la faible rentabilité de ces opérations ne permettrait pas de les rentabiliser.

L'Allemagne a longtemps privilégié la mise à 200 km/h de ses lignes classiques et a construit deux fois moins de LGV que la France : bien que les distances y soient plus courtes, la part de marché de l'avion y reste largement prépondérante (FNAUT Infos 214).

LA DETTE FERROVIAIRE ET LE TGV

Le TGV est le seul secteur ferroviaire rentabilisable. Mais il est admis, par la Cour des comptes, les écologistes et certains économistes (Rémy Prud'homme, Yves Crozet) contemporains du TGV que la dette ferroviaire SNCF + RFF (32,5 milliards d'euros fin 2010, 42 fin 2013, 44 fin 2014) est essentiellement une « dette d'infrastructure », due à la construction accélérée de LGV insuffisamment subventionnées au départ puis insuffisamment rentables.

Dans un article paru le 29 juin 2014 dans Les Echos, **Denis Huneau**, ancien directeur de l'Etablissement public de sécurité ferroviaire (EPSF), démontre qu'il n'en est rien. Son argumentaire chiffré est basé notamment sur le rapport Mariton de 2004, les bilans « LOTI » des LGV établis sous le contrôle du CGEDD et le rapport Savary de 2014 relatif au projet de réforme ferroviaire.

La dette ferroviaire n'est pas le résultat d'une politique d'investissement déraisonnable.

Le coût des LGV mises en service entre 1981 et 2011 (2 100 km) se monte à environ 17 milliards en monnaie courante (la dette est contractée « au fil de l'eau » en monnaie courante, les paiements sont également assurés en monnaie courante) dont 11 seulement ont été supportés par le secteur ferroviaire, un montant très inférieur à la dette actuelle de 44 milliards.

La LGV Paris-Lyon a été entièrement financée par la SNCF. Par la suite, le coût des LGV pour le système ferroviaire a été fortement allégé par des subventions publiques, allant de 5 % à 30 % pour la LGV Atlantique et 75 % pour la LGV Est, ce qui a permis de réduire l'endettement initial.

Le coût des 700 km de LGV en construction (les fameux 4 « coups partis ») est lui aussi d'environ 17 milliards

en monnaie courante, dont 5 seulement à la charge du système ferroviaire, le taux de subventionnement moyen de ces 4 LGV étant d'environ 70 %.

La charge totale du système ferroviaire sera donc de $11 + 5 = 16$ milliards en 2025, à comparer aux 60 milliards de la dette prévue à cette date.

Enfin, même si les LGV récentes ne sont pas aussi rentables financièrement que la LN1 Paris-Lyon (un taux exceptionnel de 15 %, d'où son remboursement intégral dès 1992), elles ont toutes une rentabilité significativement positive pour le secteur ferroviaire.

Les excédents d'exploitation du TGV permettent de rembourser peu à peu la dette ferroviaire, en 20 ou 30 ans suivant les LGV considérées (dont la durée de vie excède les 100 ans). Les contributions publiques étant accordées à fonds perdus, *la construction des LGV n'entraîne donc pas de spirale d'endettement, la dette d'infrastructure est amortissable.*

Mais alors, d'où vient la dette ferroviaire, qui augmente d'environ 2 milliards d'euros par an ?

De la « mauvaise dette » initiale, non apurée par l'Etat en 1997, et par la suite *des déficits d'exploitation du réseau.*

Les recettes fournies par les voyageurs et les chargeurs ne suivent pas la dérive continue des coûts de production de la SNCF (productivité insuffisante, masse salariale en hausse malgré la baisse des effectifs). La dette s'accroît donc, malgré les bénéfices des TGV et la prise en charge du déficit des TER par les Régions (celle du déficit des Intercités par l'Etat est marginale). Le budget de RFF a été souvent voté en déficit, les péages payés par les TER et surtout les trains de fret ne couvrant pas leurs coûts d'usage du réseau (seul le TGV paie les siens) et la régénération du réseau étant à la charge de RFF.

plus rentables, ce qui réduit le montant des péages perçus par RFF (le trafic perdu en fret a compensé le trafic voyageurs gagné grâce au TGV ; en Allemagne tous les trafics ont progressé).

Mais les solutions proposées par la FNAUT n'ont rien d'utopique :

- recours à la fiscalité écologique pour assainir la concurrence intermodale, permettre à la SNCF de regagner du trafic sur ses concurrents, et à l'Etat de mieux financer le réseau ferré, comme en Suisse et en Allemagne ;

- introduction de la concurrence dans le système ferroviaire, permettant de réduire les coûts de l'exploitation des trains et des travaux sur le réseau.

Ligne classique ou ligne nouvelle ?

Faut-il améliorer les performances d'une ligne existante ou construire une ligne nouvelle ? Ecartant toute position dogmatique, la FNAUT estime qu'il faut raisonner au cas par cas et préconise, par exemple, une ligne nouvelle à grande vitesse Bordeaux-Toulouse et une ligne existante améliorée Paris-Limoges (FNAUT Infos 214).

Un débat analogue est en cours en Suisse romande : faut-il moderniser la ligne Lausanne-Genève, selon le projet actuel Léman 2030, ou créer une ligne nouvelle ? La Communauté d'intérêts pour les transports publics (CITRAP) préconise la deuxième solution.

Selon Michel Béguelin, ancien secrétaire des cheminots SEV et ancien conseiller aux Etats, les travaux prévus jusqu'en 2025 (extension de la gare de Lausanne, 4ème voie Lausanne-Renens, voies de croisement à Chambésy et Mies) sont pertinents, mais « les travaux prévus ultérieurement (élargissement à 3 ou 4 voies), c'est du rafistolage qui va coûter très cher et perturber le trafic sans apporter une capacité supplémentaire » : l'axe restera saturé et son exploitation fragile, le moindre incident entraînant des retards importants.

Inspirée par la mise en service d'une nouvelle ligne diamétrale à Zurich, la CITRAP propose de créer une ligne à deux voies entre Lausanne et Genève, sans gare intermédiaire, sur un tracé nouveau parallèle à l'autoroute et parcourable à grande vitesse. Les 6 arrêts abandonnés en 2004 sur la ligne existante, qui serait allégée du trafic de bout en bout, pourraient alors être rétablis.

Selon l'ingénieur Rodolphe Weibel, « construire le long de l'autoroute pose moins de problèmes que le long de la ligne historique, proche des habitations.

Les réactions à la proposition de la CITRAP sont variées. Pour les uns, « le programme Léman 2030 est acquis, il ne faut pas lâcher la proie pour l'ombre, une ligne nouvelle ne peut être envisagée qu'à plus long terme ». Pour d'autres, « il faut d'abord vérifier la validité d'un scénario de croissance importante de la mobilité ».

Pour d'autres encore, tels Roger Nordmann (PS), « il est judicieux de voir loin ; en matière ferroviaire, il faut penser en termes de générations. L'analyse de la CITRAP est très juste, il est probablement plus efficace et moins cher de créer une nouvelle ligne que de bricoler la ligne actuelle. Mais il faut aussi des jonctions entre les deux lignes pour permettre des trains semi-directs comme entre Berne et Zurich et pour faciliter la gestion des incidents » (source : Tribune de Genève, 19 juin 2014).

LA DETTE FERROVIAIRE ET LE TGV

Les difficultés à financer de nouvelles LGV sont nombreuses :

- un subventionnement par l'Etat et les collectivités territoriales à un niveau satisfaisant est devenu difficile ;

- les exigences environnementales croissantes augmentent les coûts des LGV à construire ;

- ces LGV sont moins rentables que les LGV existantes ou en construction ;

- la concurrence s'exerçant sur le TGV s'est accrue et diversifiée (avion à bas coût, autocar, covoiturage) ;

- l'inflation des coûts de production du système ferroviaire s'est accentuée ;

- le réseau ferré est sous-utilisé, la SNCF se recentrant sur les services les

Il est devenu politiquement correct d'accuser le TGV de ruiner le système ferroviaire. Ministres, parlementaires (Gilles Savary), présidents de SNCF Mobilité et SNCF Réseau, écologistes et certains économistes ne s'en privent pas. Cette accusation est-elle justifiée ?

Le TGV a certes exigé de grands investissements qui ont endetté lourdement la SNCF puis RFF. Mais on oublie un peu vite qu'il a aussi rapporté beaucoup d'argent à la SNCF, qui l'a utilisé pour financer le déficit de ses autres activités, surtout le transport du fret, et sa croissance à l'étranger et sur la route. L'exploitation du TGV est la seule activité ferroviaire qui dégage aujourd'hui des bénéfices.

A en croire tous ceux qui critiquent le TGV, le rail sera sauvé grâce à l'abandon du « tout-TGV ». C'est une vision illusoire. Non seulement le « tout-TGV » s'est estompé (depuis 2005, les investissements de RFF ont été multipliés par 2,5 ; selon son président Jacques Rapoport, l'ensemble du réseau aura été modernisé en 2025), mais ce seul abandon ne provoquerait pas l'indispensable réduction des coûts d'exploitation de la SNCF (seule l'introduction d'une concurrence maîtrisée pourra y contribuer). Les investissements routiers en seraient les premiers bénéficiaires. Un seul exemple : le conseil général de la Vienne refuse catégoriquement de participer au financement de la LGV Poitiers-Limoges et affirme que sa priorité est la mise à 2x2 voies de la RN 147-149.

D'autre part, le TGV conserve une pertinence socio-économique dès lors :

- que les services ne seront pas limités à quelques LGV radiales mais irriteront l'ensemble du territoire ;

- que les LGV futures seront choisies rationnellement (voir FNAUT Infos 214), en particulier en sélectionnant les projets d'intérêt européen et en maillant le réseau des LGV pour renforcer les liaisons entre grandes villes de province, et non au gré des fantaisies de grands élus en mal de grands projets ;

- enfin qu'une politique intermodale sera mise en œuvre et que les conditions de concurrence entre le rail d'une part, l'avion et la voiture d'autre part auront été rééquilibrées et assainies par la mise en application d'une fiscalité écologique qui est tout sauf punitive.

Ce n'est pas le TGV qui est à bout de souffle, c'est la politique française des transports. Il est temps de donner à la SNCF, à l'opposé de sa stratégie de croissance externe, la seule mission de valoriser l'exploitation du réseau mis à sa disposition par la collectivité.

Jean Sivardière

Gares campagnardes

La Cour a examiné, comme la FNAUT lui avait demandé à plusieurs reprises, le positionnement absurde des gares nouvelles TGV : une série de bévues, heureusement évitées sur les LGV Bretagne et Tours-Bordeaux, qu'il faut aujourd'hui corriger à grands frais en Lorraine ou à Avignon et qui, d'Agén à Montpellier, se reproduisent sous la pression d'élus locaux plus préoccupés de prestige que de l'intérêt des voyageurs, avec la connivence de l'Etat et de RFF (FNAUT Infos 167, 231, 234). La Cour critique ces gares, coupées pour la plupart du TER (alors que 20% des voyageurs utilisent un TER en correspondance avec le TGV) et des transports urbains et départementaux.

désigner les LGV qu'il ne fallait pas construire et les arrêts à supprimer sur les LGV et les lignes classiques.

Il est regrettable que la Cour, peu curieuse, ait limité ses consultations aux acteurs « officiels » du transport. Les associations ont été ignorées alors que les voyageurs, dont elles connaissent bien les besoins et les comportements, sont les premiers concernés.

Le rapport apparaît finalement comme un texte de circonstance. Il reprend sans esprit critique certaines idées avancées par la SNCF : ne faire circuler les TGV que sur les LGV, donc transférer les services d'aménagement du territoire aux Régions, et lui laisser les seules activités rentables.

De même il reprend les idées du ministre de l'Economie, sans se préoccuper des conséquences de la libéralisation des services interrégionaux d'autocars sur les services ferroviaires.

En définitive, les préconisations sans nuances de la Cour sont dangereuses car, conçues dans une démarche purement comptable et à court terme, sans vue d'ensemble socio-économique et écologique, elles négligent les besoins des voyageurs et de l'aménagement du territoire, et la nécessité urgente de prendre en compte la lutte contre la pollution de l'air et le défi climatique.

La Cour devrait étudier aujourd'hui la possibilité d'un financement public simultané des LGV et de la modernisation des lignes existantes grâce à la fiscalité écologique (une mesure facilitée aujourd'hui par la chute brutale du prix du pétrole) : une hausse du coût d'usage du TGV serait ainsi évitée et la fréquentation du TGV serait maximisée.

Nos critiques du rapport ont été transmises à Didier Migaud, premier président de la Cour des comptes : il n'a pas réagi.

TER : LA LIBERTÉ TARIFAIRE DES RÉGIONS

La loi du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire a accordé aux régions la liberté de fixer les tarifs des TER avec le souci « d'obtenir la meilleure utilisation sur le plan économique et social du système de transport ». Or la capacité du système tarifaire à être compréhensible et facilement utilisable est une des composantes de son acceptabilité.

L'enjeu est important aussi bien pour les régions, qui sont asphyxiées par la dérive des coûts du train et ont besoin de maximiser les recettes commerciales, que pour les usagers, pour qui le système tarifaire actuel est complexe et manque de lisibilité.

Il est indispensable de veiller aussi à la cohérence de l'ensemble car les déplacements en TER peuvent concerner plusieurs régions, se combiner avec des voyages grandes lignes en TGV ou en Intercités ou en Thello, ainsi qu'avec des transports urbains.

Les trajets purement régionaux

Les régions fixeraient les principes :

- les prix de référence seraient libres mais soumis à un plafond fixé par l'Etat comme actuellement pour les TGV,
- la tarification pourrait être progressive, zonale, temporelle, forfaitaire,...
- les régions seraient libres de fixer les réductions accordées aux voyageurs,
- mais les titulaires d'abonnements (carte Fréquence...) ou cartes de réductions nationales (carte Jeune...) devraient bénéficier des mêmes coefficients de réductions par rapport aux prix de référence régionaux que ceux accordées sur le réseau national à partir des références nationales.

Les trajets TER interrégionaux

Dans le cadre de la liberté tarifaire actuelle des régions, l'usager ne peut obtenir un parcours

TER interrégional avec un seul billet s'il veut bénéficier de la tarification propre à sa région.

A défaut d'avoir une véritable standardisation des tarifications régionales, il est indispensable d'assurer l'intégration tarifaire pour tous les parcours TER à caractère interrégional, car l'usager doit pouvoir obtenir un seul titre de transport intégrant les pratiques tarifaires de chaque région.

Ces principes doivent être appliqués quel que soit l'opérateur ferroviaire.

Les trajets combinés Grandes Lignes + TER

Le système de tarification doit respecter deux grands principes.

1 - Le maintien de l'intégration tarifaire, c'est-à-dire de l'utilisation du barème kilométrique et de sa dégressivité avec la distance pour le calcul du prix du parcours en TER effectué en complément d'un voyage en train de Grandes Lignes.

Aujourd'hui, un avantage commercial pour les trajets à longue distance est accordé par la SNCF qui, par exemple, facture un trajet TER Rennes - Saint-Malo en correspondance avec un TGV Paris-Rennes en tenant compte des km déjà effectués en TGV.

2 - Le maintien, comme dans les trajets purement régionaux, de la validité des abonnements nationaux et des cartes de réductions commerciales du réseau national sur les TER de toutes les régions (l'intégration de l'Ile-de-France dans le dispositif est souhaitable par souci d'unicité et de clarté).

Ainsi, le système tarifaire ne doit pas conduire à des blocages ou des situations ubuesques, par exemple une carte Senior qui donnerait des réductions sur les TER de certaines régions seulement.

Jean Lenoir ■

Le congrès 2015 de la FEV

La Fédération Européenne des Voyageurs (FEV), dont la FNAUT est membre fondateur, organise un congrès annuel ouvert aux membres de ses associations. En 2015, le congrès a eu lieu à Budapest. Il a réuni 64 participants de 13 pays différents. Les plus nombreux étaient les Hongrois (14), mais suivis de près par les Belges (13), les Allemands (12) et les Anglais (8). L'Europe du sud (France, Espagne, Italie) et surtout l'Europe de l'Est (République Tchèque et Pologne), étaient peu représentées. Cette répartition correspond à l'implication habituelle des associations dans la FEV.

Les conférences ont traité des droits des passagers aériens, de l'organisation ferroviaire en Suède, de l'information et de la billetterie multimodales et, bien sûr, des multiples activités de la FEV au niveau européen. J'ai présenté la FNAUT et ses succès dans la défense du patrimoine ferroviaire. Voir <http://www.epf.eu/wp/report-of-epf-budapest-conference/>

Un consultant a présenté JASPERS, ce mécanisme d'assistance technique qui associe la Commission européenne et deux banques, la BEI et la BERD, pour aider les 12 pays ayant adhéré récemment à l'Union Européenne à préparer des projets d'envergure qui seront cofinancés par l'UE. Les conseils de JASPERS pourraient être utiles aussi en Europe de l'Ouest et éviter quelques projets inutiles ou mal conçus...

Les transports publics de Budapest sont très hétérogènes. La ligne de métro M1, créée dès 1896, a gardé son charme suranné. La ligne M4, ouverte en 2014, est d'une autre efficacité.

Avant 1989, les délais de livraison d'une voiture étaient de plusieurs années. Mais les transports publics étaient très développés et fréquentés. Par la suite, les Hongrois se sont mis à voyager et ont adopté les mœurs de l'Ouest. La voiture s'est répandue, avec ses embouteillages et ses nuisances. Les transports en commun ont été délaissés, car leur niveau de confort était très sommaire : les difficultés économiques rencontrées par la Hongrie ne permettaient pas de les améliorer. Mais depuis 2004, date d'entrée de la Hongrie dans l'Union Européenne, les fonds structurels européens ont permis d'importants travaux dans le secteur ferroviaire, à Budapest (M4) et ailleurs.

En 2016, le congrès de la FEV aura lieu à Berlin. Si les francophones sont nombreux, nous pourrions avoir une traduction simultanée en français pour les conférences. Et nombre de participants parlent français.

Anne-Marie Ghémard ■

Nos trains sont en danger, tirons le signal d'alarme !

Le réseau ferré français a été l'un des plus performants du monde, mais il est aujourd'hui en danger car les infrastructures se sont dégradées, des lignes ferment et la qualité d'un nombre important de dessertes n'est plus acceptable.

Des voyageurs, en particulier des habitants des villes moyennes, sont découragés par cette évolution et par une hausse régulière des tarifs ; ils se tournent vers d'autres moyens de déplacement, plus contraignants et moins écologiques : voiture personnelle, covoiturage, autocar ou avion à bas coût.

Mobilisons-nous pour sauver nos trains !

L'Etat doit garantir le droit à la mobilité et assurer son rôle de pilote du transport public ferroviaire, donc mettre rapidement en œuvre une politique volontariste permettant d'enrayer le déclin du rail et de développer toutes ses composantes : TER, Intercités, trains de nuit, auto-train, TGV et fret.

La FNAUT est une association de consommateurs strictement indépendante des partis politiques, des opérateurs de transports, des syndicats, de l'administration, ... Elle défend les usagers des transports depuis des années. Avec elle, signez la pétition qui sera adressée au Président de la République et au Premier ministre :

<http://tinyurl.com/petition-fnaut>

Proposez cette pétition aux membres de votre famille, à vos amis, à vos voisins, à vos collègues de travail, aux membres des associations et clubs auxquels vous appartenez. Son impact auprès des pouvoirs publics dépend de vous ! Plus de 5 000 personnes l'ont déjà signé.

✓ **Elisabeth Borne**, nouvelle présidente de la RATP : « si nous créons des lignes de car, ce sera très ponctuel, sur des origines-destinations sans offre ferroviaire ». Son prédécesseur Pierre Mongin, favorable à la concurrence train-car, souhaitait au contraire exploiter toutes les occasions offertes par la loi Macron.

✓ **Albert Alday**, président de l'Association française du Rail (AFRA), qui regroupe les opérateurs privés de fret : « Chaque mode a sa pertinence, l'autocar était excessivement bridé en France, il n'est pas anormal qu'il connaisse une libéralisation. En revanche, je suis choqué que le ferroviaire reste engoncé dans ses contraintes et sa situation de monopole. Il est évident que la libéralisation des autocars rend indispensable l'ouverture du ferroviaire ».

Développement durable ?

Le fret aérien affichera une croissance plus forte que le transport de marchandises par route, rail et mer d'ici 2050, selon une étude publiée mardi par le Forum international des transports (FIT). Cette performance s'explique par la croissance attendue de la consommation de la classe moyenne dans les pays émergents, souligne cet institut qui fait partie de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE). D'ici 2050, le volume de fret aérien devrait croître de 482 % à 1 100 milliards de tonnes-kilomètres contre 384 % pour la route, 349 % pour le rail et 327 % pour la mer, selon le FIT.

Jargon de colloque

Ne confondez la mobilité fractionnée, la mobilité hiérarchisée et la mobilité structurée. Dissertez sur la ville agile à l'heure d'une nouvelle ubiquité, puis expliquez que le disruptif a définitivement remplacé le tendanciel.

Sachez utiliser le bon adjectif : tout projet est nécessairement fédérateur, l'approche est nouvelle et pluridisciplinaire, l'information multimodale, la technologie innovante, l'atelier partenarial, la simulation dynamique, la gestion patrimoniale et l'attente sociétale.

Ne dites plus groupe de réflexion mais think tank, grève mais arrêt de travail d'une certaine catégorie de personnel (veuillez nous en excuser), suicide mais accident de personne, marche mais mode piéton, usager du train, voyageur ou chargeur, mais bénéficiaire des services ferroviaires, aménagement du territoire mais égalité des territoires, itinéraire mais route (selon la SNCF, qui veut concurrencer l'avion, le trafic du TGV Rhin-Rhône n'est pas aussi dynamique sur la route nord-sud que sur la route est-ouest).

Trophées des villes moyennes

Le 16 juin dernier, au Sénat, un jury présidé par la Revue des collectivités locales et l'association Villes de France a décerné des trophées distinguant des initiatives prises dans des villes moyennes. Marsan Agglomération a obtenu le prix de l'aménagement pour le pôle d'échanges multimodal réalisé autour de la gare SNCF de Mont-de-Marsan : la gare est plus attractive et les divers modes - TER, bus, car, vélo, taxi - sont mieux reliés. Le prix des transports a été remis au Grand Poitiers pour l'élégant viaduc de 330 mètres réservé aux bus (deux voies et une station !), cyclistes (deux voies), piétons (trottoirs de 3 mètres), taxis et véhicules d'urgence qui relie, en franchissant la Boivre, la gare TGV/TER au centre-ville. Ce viaduc sera emprunté par un BHNS qui devrait entrer en service en 2017.

Index des villes durables

La société d'ingénierie, de conseil et de gestion de projets Arcadis a établi un palmarès des métropoles les plus performantes en termes de qualité de vie, de santé financière et d'attractivité : 50 villes de 31 pays ont été étudiées.

Les métropoles européennes sont les plus « durables » du monde c'est-à-dire, selon la définition proposée par les Nations unies, des métropoles « affichant de bonnes performances pour leurs citoyens dans le présent sans créer de problèmes pour elles-mêmes et le reste du monde à l'avenir ». Dans le top 10, on trouve Francfort (1ère place), Londres (2ème), Copenhague (3ème), Amsterdam (4ème), Rotterdam (5ème), Berlin (6ème) et Madrid (9ème). Paris n'arrive qu'à la 16ème place (voir le classement complet sur le site : www.sustainablecitiesindex.com).

Contrat d'axe

Le contrat d'axe signé en 2011 entre les communes de la banlieue nord-ouest de Grenoble traversées par la ligne E du tramway, très récemment mise en service, et le Syndicat Mixte des Transports (SMTC), prévoyait une « densification raisonnée de l'habitat » le long de la ligne. Cet engagement est respecté, puisque 1 980 logements ont été construits en même temps que la ligne.

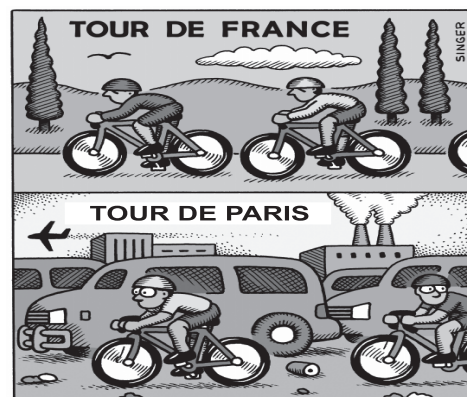
Bêtisier

✓ **Félicien Titonel**, du service urbanisme de l'agglomération d'Agen (92 000 habitants) : « notre agglomération est trop petite pour développer des transports en commun réguliers, la voiture reste un mode de déplacement privilégié ». Faut-il admettre que toutes les villes de moins de 100 000 habitants doivent rester des autodromes ?

BIEN DIT

✓ **René Dumont** (la Vie du Rail du 19 septembre 1991) : « Le TGV n'est pas un danger pour l'environnement ; l'ennemi n°1, ce sont les modes qui rejettent du CO₂ et participent ainsi au réchauffement de la planète, responsable des sécheresses que j'ai rencontrées partout dans le monde. Je dis aux opposants au TGV, qui sont de faux écologistes : si vous voulez protéger l'environnement, défendez le TGV et battez-vous contre les autoroutes. Qu'on affecte tous les crédits au TGV, et qu'on supprime les crédits consacrés aux autoroutes ».

✓ **Noël Mamère**, député écologiste : « la pastille verte, c'est un cache-misère qui masque l'absence de réelle politique sur la réduction de la part de la voiture ».



Canicule

Selon France TV Infos, seulement 41 % des rails sont équipés de la climatisation en France, un sous-investissement vraiment intolérable.

Report

Selon un journaliste de la Voix du Nord, « la violente agression d'un contrôleur SNCF a été reportée ». De fait, c'est la convocation de ses trois agresseurs devant le tribunal de Valenciennes qui a été reportée.

Ligne secondaire

Selon Ouest France, la « ligne de train » Morlaix-Roscoff est menacée de fermeture ; elle n'est pas défendable dans l'état : il n'y a qu'un seul rail, les trains ne peuvent pas se croiser ».

Funiculaire

Depuis 1889, le funiculaire de Thonon relie le Port au centre-ville. La longueur de la ligne est de 230 m, la pente de 20 %. Selon un journaliste de France Info, c'est l'unique funiculaire au monde à se croiser dans une courbe.

MIDI-PYRÉNÉES : DES VOYAGEURS INSATISFAITS

Les voyageurs réclament l'installation de panneaux lumineux annonçant l'heure du prochain train et les éventuels retards dans les gares sans personnel permanent (Albi Madeleine).

Les trains doivent être accélérés. Prochainement la durée du trajet Rodez-Toulouse en voiture approchera 1h45, alors que le train effectue ce même trajet en 2h20 malgré la modernisation de la voie et l'introduction d'un matériel plus performant. Rappelons que du temps des autorails X 2800, la durée du trajet était voisine de 2 h.

Si la liaison Albi-Montauban par autocar s'est améliorée et donne de bonnes correspondances pour Bordeaux et Paris, *la plupart des correspondances doivent être sérieusement améliorées.*

Un train en provenance d'Albi arrive à Toulouse à 10h45 alors que le train pour Paris-Austerlitz part à la même heure. Un train en provenance de Paris-Austerlitz arrive à 14h18, et le train pour Albi part à 14h24.

Pas de correspondances à Toulouse depuis Albi pour les TGV de 16h04 et de 18h04 vers Bordeaux et Paris. Pas de correspondance à l'arrivée du TGV à Toulouse à 14h57 vers Albi.

Mis à part les trains de 12h55 et 16h53 qui disposent de bonnes correspondances depuis Rodez-Albi, les trains Toulouse-Marseille ne sont accessibles qu'au prix d'un temps d'attente dissuasif de plus d'une heure.

Un train part de Toulouse à 12h41 vers Pau alors qu'un train en provenance de Rodez arrive à 12h42 ; un autre part de Toulouse à 14h41 quand un train en provenance de Rodez arrive à 14h40. Un

train en provenance de Pau arrive à Toulouse à 19h30, un train pour Rodez part à la même heure.

Un train arrive de Rodez à 10h45, un train pour Lyon et Strasbourg part à 10h49. Un train arrive de Rodez à 14h40, un train pour Lyon et Strasbourg part à 14h47. Un train en provenance de Lyon arrivée à 11h12, un départ pour Rodez a lieu à 11h18.

Pour aller de Carmaux-Albi vers la Rochelle et Nantes, un train assure une correspondance à 8h17 du lundi au vendredi mais, le samedi, le temps d'attente est d'une heure et, le dimanche, il est impossible de prendre le train pour Nantes. Comme nous l'avions proposé il y a plusieurs années, il suffirait d'inverser les jours de circulation des trains 870055 (lundi à vendredi) arrivant à 7h43 et 870057 (tous les jours) arrivant à 8h21. Cette solution qui ne coûtait rien a été retenue pendant plusieurs services annuels, mais l'anomalie est réapparue depuis deux ans...

A Rodez, le train de Paris arrive à 6h14, le départ est à 6h20 pour Millau et 6h19 pour Toulouse. Un train part de Rodez pour Millau à 8h20, celui en provenance de Toulouse arrive à 8h23. Un train arrive de Millau à 12h25, le départ pour Toulouse est à 12h28 ; un autre arrive de Millau à 17h38 le vendredi, le départ pour Toulouse est à 17h29 ; un autre arrive de Millau à 18h55, le départ pour Toulouse est à 18h47. Faut-il s'étonner, face à cette accumulation d'incohérences, que des trains soient peu fréquentés et que le covoiturage ait autant de succès ? Ne cherche-t-on pas à saboter la desserte de Millau pour s'en débarrasser ?

Jacques Vaissou, président, TARSLY-FNAUT

LE CEVA EST-IL BIEN PARTI ?

Il aura fallu plus d'un siècle pour que le projet CEVA de liaison directe entre les gares de Genève-Cornavin et d'Annemasse, défendu depuis vingt ans par Alprail et la FNAUT, voie le jour. En 2019, Genève sera enfin reliée correctement par le train à la Haute-Savoie, un département où la voiture est reine : 6 % des actifs seulement vont au travail en transport collectif.

Mais cet investissement ne jouera pleinement son rôle qu'avec la réouverture de la ligne Evian-Saint Gingolph donnant accès au Valais, et avec la construction d'un shunt d'Annemasse. Ce shunt permettrait d'éviter un rebroussement des trains et d'accélérer ainsi les relations entre Genève et Annecy, où résident de nombreux travailleurs frontaliers contraints à un usage de la voiture coûteux et polluant.

Un autre problème est apparu très récemment. Suisses et Français n'ayant pas réussi

à se mettre d'accord sur un type unique de matériel roulant, le futur RER transfrontalier franco-valdo-genevois aujourd'hui baptisé Léman Express, incluant le tronçon CEVA en construction, sera parcouru, à partir de 2019, par deux matériels différents : 23 rames FLIRT du constructeur suisse Stadler (9,7 millions l'unité) et 17 rames Regiolis du constructeur français Alstom (13 millions l'unité).

Outre ce surcoût, le panachage du parc augmentera aussi les coûts d'exploitation de 5 à 10 % selon le directeur du projet de RER (double formation des conducteurs, double stock de pièces de rechange, accouplement impossible de rame de types différents,...). Une fois de plus, le transport public a été traité sans ambition et considéré comme une simple variable d'ajustement de la politique industrielle.

Jean-Bernard Lemoine, président d'ASURAIL

Activités de la FNAUT

- A l'occasion des élections régionales de décembre 2015, la FNAUT a adressé aux principaux partis politiques un questionnaire sur les transports régionaux. FNAUT Infos rendra compte des réponses reçues.
- Bruno Gazeau et Jean Sivardière ont été reçus longuement par Xavier Piechaczyk, conseiller énergie-environnement-transport à l'Elysée.
- Le Conseil national de la FNAUT a reçu Maximilien Rudeau, chef de service à la direction des transports de la région Langue-doc-Roussillon, qui a présenté l'expérience du TER à 1 euro.
- Bruno Gazeau, Jean Lenoir et Marc Debrincat ont rencontré Dominique Ritz, sous-directeur des transports ferroviaires à la DGITM ; Jean Ghédira, directeur SNCF des trains Intercités ; Amaury Lombard, conseiller transport de l'Association des Régions de France.
- Bruno Gazeau a rencontré Hélène Peskine, conseillère au ministère de l'Ecologie, et Radia Ouarti, conseillère au Secrétariat d'Etat aux Transports ; Pierre Cardo, président de l'ARAF ; Michel Pinet, membre du CGEDD chargé d'une évaluation de la gestion des pics de pollution de l'air.
- Jean Lenoir et David Herrgott ont rencontré Patrice Saint-Blancard, conseiller au Secrétariat d'Etat aux Transports, à propos des trains Intercités.
- Bruno Gazeau a présenté une conférence sur « les défis des transports collectifs dans les métropoles » dans le cadre du séminaire de l'Ecole des Ponts.
- Marc Debrincat a été nommé administrateur de SNCF Mobilité. Mais la FNAUT n'est plus représentée au conseil d'administration de SNCF Réseau : le poste de représentant des usagers du rail a été attribué à un chargé, alors que 90 % des recettes de SNCF Réseau proviennent des péages des trains de voyageurs. La FNAUT déplore la sous-représentation des usagers auprès de la SNCF par rapport à celle des salariés.

Le transport du fret

Les principaux articles publiés dans FNAUT Infos depuis 2008 sur le transport du fret (rail, route, voie d'eau) ont été rassemblés en un recueil de 40 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°237
ISSN 0983-172 X - Tirage : 1200 ex.
Imprimerie : Sipap-Oudin, 86000 Poitiers

Abonnement 10 numéros : Individuels : 18 €
Administrations, sociétés, organismes, Etranger : 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

TRANSPORTS DES MARCHANDISES : UNE POLITIQUE INCOMPRÉHENSIBLE

Un train symbolique ?

Gouvernement et parlementaires viennent de mettre un terme aux débats législatifs relatifs à la mobilité comme la France n'en avait pas connus depuis 1981 : loi de réforme ferroviaire, lois Maptam et Notre sur les compétences des collectivités, loi Macron et loi sur la transition énergétique. Qu'en retenir ?

Les avancées sont certaines mais insuffisantes. Les métropoles bénéficient de toute la compétence mobilité durable, y compris la gestion de la voirie et du stationnement. Mais ce n'est pas encore le cas des agglomérations et intercommunalités, qui devront trouver des compromis pour associer transport public et mobilité individuelle.

La région se voit confier la réalisation du schéma régional de la mobilité, la gestion des autocars interurbains et l'intermodalité dans sa triple dimension géographique (gares), billettique et information voyageurs.

Les incohérences sont criantes. En libéralisant l'autocar à marche forcée, sans avoir préalablement ou simultanément ouvert le rail à la concurrence, le gouvernement redistribue les parts de marché au détriment du train, sans étude d'impact. En ignorant les enseignements de la LOTI et de la loi Sapin, à savoir que la mobilité est un domaine de compétences partagées entre acteurs et de concurrence régulée entre opérateurs, il crée des inéquités entre les modes de transport et ne garantit pas la cohérence globale, au détriment de l'intérêt des voyageurs.

La prochaine réunion à Paris de la COP 21 est une occasion à saisir. Il s'agit de progresser vers la transition énergétique en s'appuyant sur le report modal et en encourageant. Ce n'est, hélas, pas le cas, tant sont nombreuses et répétées les mesures récentes plus favorables à la mobilité individuelle qu'à la mobilité collective.

On se réjouira de voir les participants à la COP 21 la rejoindre par le train affrété par l'Union Internationale des Chemins de fer (UIC). Mais la FNAUT attend du gouvernement des signaux autrement positifs (réduction du taux de TVA sur les transports collectifs, équité entre les modes de transport, fiscalité écologique, 4ème appel à projets de TCSP...), faute de quoi, le train UIC risque d'être le dernier train Intercités.

Bruno Gazeau



Tous les Français - automobilistes, riverains des axes routiers, défenseurs de l'environnement - se plaignent de l'omniprésence des poids lourds. Et tous aimeraient que le gouvernement définisse une politique de transport des marchandises cohérente et compréhensible, mais on en est bien loin. Un jour il abandonne l'écotaxe, y compris sa version régionale et, le lendemain, l'autoroute ferroviaire atlantique. Il confirme le projet Lyon-Turin qui provoquera un report de trafic sur le rail, mais aussi le projet inutile et pervers de canal Seine-Nord. Il réduit son aide au fret ferroviaire (péages). Et rien n'est fait pour enrayer la fraude massive qui permet au transport routier de survivre (FNAUT Info 225), ou pour corriger la sous-taxation du gazole consommé par les camions.

Nos trains sont en danger, tirons le signal d'alarme !

Le réseau ferré français a été l'un des plus performants du monde, mais il est aujourd'hui en danger car les infrastructures se sont dégradées, des lignes ferment et la qualité d'un nombre important de dessertes n'est plus acceptable.

Des voyageurs, en particulier des habitants des villes moyennes, sont découragés par cette évolution et par une hausse régulière des tarifs ; ils se tournent vers d'autres moyens de déplacement, plus contraignants et moins écologiques : voiture personnelle, covoiturage, autocar ou avion à bas coût.

Mobilisons-nous pour sauver nos trains !

L'Etat doit garantir le droit à la mobilité et assurer son rôle de pilote du transport public ferroviaire, donc mettre rapidement en œuvre une politique volontariste permettant d'enrayer le déclin du rail et de développer toutes ses composantes : TER, Intercités, trains de nuit, auto-train, TGV et fret.

La FNAUT est une association de consommateurs strictement indépendante des partis politiques, des opérateurs de transports, des syndicats, de l'administration, ... Elle défend les usagers des transports depuis des années. Avec elle, signez la pétition qui sera adressée au Président de la République et au Premier ministre :

<http://tinyurl.com/petition-fnaut>

Proposez cette pétition aux membres de votre famille, à vos amis, à vos voisins, à vos collègues de travail, aux membres des partis, associations, clubs et réseaux auxquels vous appartenez. Cette pétition a déjà été signée par plus de 6 000 usagers réguliers ou occasionnels du train et citoyens soucieux de l'aménagement du territoire, de la sauvegarde de l'environnement et de l'avenir de notre économie. Son impact auprès des pouvoirs publics dépend de vous !



La FNAUT s'est, de longue date (FNAUT Infos 92), montrée favorable à la mise en place d'autoroutes ferroviaires (AF) : si les voyageurs souhaitent une offre ferroviaire diversifiée (TGV, Intercités de jour et de nuit, auto-train, TER, voire tram-train), il en est de même des chargeurs, qui ont besoin de trains spécialisés, de transport combiné des conteneurs et caisses mobiles, et aussi d'AF accessibles aux ensembles routiers accompagnés de leurs conducteurs ou aux seules semi-remorques. Le marché de l'AF est potentiellement dix fois plus large que celui du combiné. Le concept d'AF a été relancé en 2009 par le plan Borloo (FNAUT Infos 225).

L'AF alpine

L'AF alpine est exploitée depuis 2003 par une filiale de la SNCF et de Trenitalia sur 175 km entre Aiton (Savoie) et Orbassano (Piémont), à raison de 4 à 5 allers-retours par jour (trajet en 3h). Elle a transporté 32 000 engins routiers en 2013, dont 80 % de remorques et 20 % d'ensembles accompagnés. Jusqu'en 2012, faute de disposer du gabarit GB1, elle n'admettait que des camions-citernes. Chaque rame, tirée par deux locomotives, comporte 11 wagons surbaissés pouvant contenir un ensemble routier ou deux remorques. L'AF alpine est subventionnée par les deux Etats à raison de 10 millions d'euros par an. Son extension jusqu'à Lyon, indispensable à une meilleure rentabilité, est prévue mais, de manière incompréhensible, elle est bloquée depuis trois ans.

Le matériel Lohr, qui permet le chargement simultané et rapide de plusieurs remorques, a démontré sa robustesse : il n'y a jamais eu de blocage des coques pivotantes qui permettent le chargement horizontal (sans grue) des engins routiers. Le matériel allemand Cargobeamer est plus complexe et plus coûteux. Le concept R-shift-R, vanté naïvement par les opposants au projet Lyon-Turin, a été écarté : trop complexe techniquement et d'exploitation trop coûteuse (FNAUT Infos 201).

L'AF Lorry-rail

L'AF Luxembourg (Bettembourg) - Perpignan (Le Boulou) est exploitée par la société Lorry-rail depuis 2007 à raison de 4 allers-retours quotidiens. Elle transporte 70 000 unités par an aujourd'hui, la capacité maximale étant de 85 000 remorques.

Les rames ont été portées récemment de 750 m et 1 800 tonnes à 850 m et 2 400 tonnes, elles comportent 24 wagons. Elles circulent à 100 km/h et effectuent le trajet de 1 045 km en 15h, ce qui est concurrentiel par rapport à la route (18 h). Les

camionneurs économisent 15 % de leurs coûts en utilisant l'AF, qui absorbe environ 10 % du trafic de transit Espagne-Europe du nord sur cet itinéraire. L'exploitation est équilibrée financièrement.

Le trafic des deux AF existantes représente environ 5 % du trafic total français de fret exprimé en tonnes x km (1,5 milliard TK sur un total de 30).

Une AF sera mise en service en 2016 entre le port de Calais et Perpignan.

La Cour des Comptes, en 2012, a critiqué les AF (« une expérience peu concluante »). Mais ces critiques portaient plus sur les retards d'investissements qui entraînaient un manque de fiabilité et de rentabilité, que sur le principe même des AF (la Cour dénonçait à cette occasion l'autorisation de circulation des camions de 44 tonnes et, déjà, le report de l'écotaxe).

Le projet d'AF Atlantique

En mars 2014, l'Etat a accordé une concession à la société VIIA Atlantique, filiale de la SNCF, pour exploiter, dès 2016, une AF de 1 050 km entre des terminaux implantés à Dourges (près de Lille) et Tarnos (près de Bayonne). VIIA devait acheter 278 wagons Lohr Industries pour 107 millions d'euros (la longueur prévue des rames de 30 wagons, soit 60 remorques, était de 1050 m). RFF devait assurer la mise au gabarit des tunnels et ponts routiers présents sur l'itinéraire et les travaux nécessaires à la circulation de trains longs (205 millions). Les deux terminaux devaient coûter chacun 40 millions et être financés par l'Etat.

L'AF atlantique devait emprunter la grande ceinture parisienne (un contournement de la région parisienne n'est plus disponible) et l'itinéraire Poitiers-Bordeaux par Niort et Saintes (l'itinéraire via Angoulême n'est pas utilisable).

Le terminal de Tarnos est situé dans une zone industrielle proche de l'A10. La construction d'un terminal à Mougues, à côté de celui utilisé par Novatrans, n'était pas possible car les emprises y étaient trop limitées. Un prolongement en Espagne, à Vitoria 30 km plus au sud, serait difficile, le réseau espagnol étant à écartement large.

L'axe routier étant saturé, le gain de temps était de 20 %. L'objectif 2021 était de transporter 380 remorques par jour (4 allers-retours quotidiens), donc 80 000 par an, soit 10 % du trafic de transit, de désengorger l'axe routier, d'économiser du pétrole, d'améliorer la sécurité routière et de réduire les nuisances subies par les riverains (le canal Seine-Nord, bien plus coûteux, capterait à peine 4 % du trafic, et seulement sur l'A 1 entre la Belgique et l'Île-de-France).

Le ferroutage : un outil nécessaire du rail

Le ferroutage, ou transport des camions sur les trains d'une autoroute ferroviaire, est complémentaire du transport combiné des conteneurs et caisses mobiles : les deux techniques ne permettent pas de capter les mêmes trafics. Leur concurrent commun est le camion circulant sur la route.

Les chargeurs doivent répondre aujourd'hui aux exigences de « zéro stock » et de « juste à temps » de nombreux industriels, et le conteneur est peu adapté à ces exigences. Un camion effectue alors un circuit de collecte du trafic auprès de plusieurs entreprises ; le fret, une fois massifié, est transporté sans arrêt sur une longue distance par rail ; en fin de parcours, le camion effectue un circuit de distribution auprès des destinataires : usines, centres commerciaux... Grâce au ferroutage, le fret diffus peut être reporté sur le rail sur des distances de plusieurs centaines de km.

Des critiques variées sont émises à l'encontre du ferroutage.

- Le ferroutage est plus coûteux que le transport des conteneurs.

Oui mais il respecte la logistique des entreprises, basée sur le camion au départ comme à l'arrivée, et n'exige pas d'engins de manutention très coûteux.

- Le ferroutage entérine le rôle prédominant de la route et fait du rail un simple supplétif de la route.

Sans ferroutage, le fret diffus reste de bout en bout sur la route. Le reporter sur le rail sur la plus grande partie du trajet est un progrès évident.

- Mieux vaut recréer les embranchements particuliers des usines.

C'est coûteux, il faut une voie ferrée à proximité de l'usine expéditrice, il faut aussi que l'entreprise réceptrice soit embranchée ; et les trafics échangés doivent être très importants.

- Une autoroute ferroviaire aggrave la congestion autour des terminaux, qui sont des aspirateurs à camions.

Elle en supprime ailleurs et le nombre total des riverains affectés par les nuisances routières diminue.

- Transporter les marchandises dans des wagons, sans transporter le camion, économiserait de l'énergie.

La consommation du rail est faible ; même en chargeant un camion entier sur un train, on économise beaucoup d'énergie par rapport au même camion roulant sur la route.

- Les autoroutes ferroviaires doivent être subventionnées par l'Etat.

Si le transport routier était taxé comme il devrait l'être, les AF pourraient augmenter leurs tarifs tout en restant attractives pour les chargeurs. L'AF Luxembourg-Perpignan n'est pas subventionnée.

Claude Jullien, FNAUT-PACA

Un abandon consternant

L'abandon de l'AF Atlantique a été annoncé le 30 avril par Alain Vidalies : un projet « trop cher, non rentable, trop gênant pour les riverains ». L'autoroute ferroviaire Perpignan-Luxembourg étant un succès, la FNAUT a dénoncé cette décision inattendue.

Trop cher pour l'Etat et la SNCF ? 400 millions, c'est le rapport annuel d'un centime de taxe sur le gazole.

Non rentable ? La rentabilité financière calculée par l'Etat repose sur les conditions actuelles de concurrence entre le rail et la route, manifestement inéquitables : la route recourt massivement à la fraude et au dumping social.

Trop gênant ? En 2014, le ministère de l'Ecologie avait reconnu le projet comme étant d'intérêt général, bénéfique pour l'environnement et la sécurité. La gêne créée par les plateformes terminales pouvait être encore atténuée par des mesures d'un coût acceptable. Et ne fallait-il pas réduire en priorité les nuisances subies par les très nombreux riverains des grands axes routiers ?

Un report du terminal sud à Vitoria est envisagé par le ministre, mais il ne changera rien aux obstacles invoqués : l'AF est bel et bien abandonnée.

Pour **EELV** : « si le Chef de l'Etat souhaite une France exemplaire en matière de climat et tient des discours ambitieux, pourquoi une telle décision à contre-courant complet de l'histoire et de l'intérêt général ? La rentabilité de l'AF a été jugée insuffisante, mais le transport routier bénéficie de niches fiscales, comment imaginer alors que le fret ferroviaire puisse être rentable ? ».

Pour **Frédéric Cuvillier**, ancien ministre PS des Transports : « cette annonce porte atteinte à la crédibilité de la France auprès de ses partenaires européens dans les transports, car l'AF s'inscrivait dans les axes prioritaires soutenus et financés par l'Europe ».

Pour **Nathalie Kosciusko-Morizet**, ancienne ministre UMP de l'Environnement : « François Hollande a choisi de renoncer plutôt que d'avancer et d'user de pédagogie. Pourtant la santé des Français est en jeu et 2015 sera l'année de la COP 21 organisée à Paris ».

Pierre de Saintignon, vice-président du Conseil régional du Nord, parle d'une décision « inopportune, peu compréhensible et incohérente ».

A noter les réactions stupides de **François-Michel Lambert**, député ex-EELV de Marseille, qui approuve l'abandon de l'AF Atlantique (« un miroir aux alouettes », paraît-il), et d'**Henri Emma-nuelli**, président PS du Conseil général des Landes (« une décision conforme à l'intérêt général »).

LES OPPOSANTS À L'AF ATLANTIQUE

ARAF : des critiques inattendues et incompréhensibles

La FNAUT a été très surprise par l'avis consultatif défavorable donné en juillet 2014 par l'Autorité de régulation des activités ferroviaires (ARAF) au projet d'AF Atlantique.

Selon l'ARAF, l'AF Atlantique ferait concurrence de manière inéquitable aux autres opérateurs ferroviaires ; et la capacité du réseau ferré est insuffisante pour garantir une bonne coexistence entre les trains longs de l'AF et les trains de voyageurs, malgré la construction de voies de garage.

Or les cibles commerciales de l'AF et du transport combiné sont complémentaires et non concurrentes. Et les deux AF nord-sud ne sont pas concurrentes car elles concernent des axes géographiquement bien distincts.

La subvention accordée par l'Etat est destinée à la construction des deux terminaux, ce n'est pas une subvention de fonctionnement (l'AF Luxembourg-Perpignan est à l'équilibre, on ne voit pas pourquoi l'AF Atlantique resterait déficitaire à terme).

La saturation de certains points de l'axe atlantique, tels que le nœud ferroviaire de Bordeaux, peut créer des conflits entre les différentes circulations. Mais le rôle de l'ARAF n'est pas de s'en prendre aux trains de fret : il est de recommander davantage d'investissements sur le réseau pour obtenir une coexistence harmonieuse des différentes circulations et le développement de toutes les activités ferroviaires.

L'ARAF craint aussi une sous-estimation par RFF du coût des investissements, une rentabilité nulle voire négative (elle serait positive selon la Commission Européenne), enfin un risque financier incompatible avec la dette de SNCF-Réseau.

Ce malthusianisme de l'ARAF, analogue à ceux de la commission Mobilité 21 et de la Cour des Comptes, est contraire aux intérêts du système ferroviaire qu'elle est censée défendre et jette un doute sur sa légitimité.

Le Canard Enchaîné en a rajouté sur l'ARAF en dénonçant « un projet loufoque qui panique les experts » : « après les quais, il faut raboter les tunnels »... Que des travaux importants soient nécessaires pour accueillir l'AF Atlantique n'a pourtant rien d'anormal.

Enfin l'ARAF se garde bien d'évoquer les conditions de la concurrence intermodale, particulièrement défavorables au rail (FNAUT Infos 225) : si ces conditions étaient corrigées, les AF seraient aisément bénéficiaires, la non-rentabilité actuelle n'est pas intrinsèque.

L'AF n'est pas la panacée, mais tous les moyens sont bons pour capter du trafic routier à longue distance. Pourquoi refuser en France ce qui fonctionne parfaitement en Suisse, sur les traversées alpines nord-sud ?

L'hostilité des riverains

En Ile-de-France, des associations, en particulier Ile-de-France Environnement, craignent les nuisances de l'AF Atlantique et les risques en cas d'accident, et refusent son passage par la Grande ceinture parisienne et la ligne C du RER saturées, « une solution de facilité pour la SNCF et RFF ».

Elles approuvent le principe de l'AF acté par la loi Grenelle 1, mais exigent un contournement de la région parisienne par une ligne dédiée au fret. Elles ne suggèrent aucun tracé et n'évoquent pas le coût d'une ligne nouvelle. Elles signalent que, selon la commission d'enquête publique elle-même, « les alternatives de contournement sont quasi-inexistantes en l'état actuel du réseau ferré » et, au lieu de réclamer des investissements de capacité, émettent donc un avis défavorable au projet.

Les camions passent déjà par l'Ile-de-France, avec leur cortège de nuisances et de risques d'accidents, ne vaut-il pas mieux qu'ils transitent par le rail ?

Les riverains du terminal de Tarnos s'opposent eux aussi au projet. Pierre Recarte, vice-président du Cade (www.cade-environnement.org), critique même le principe de l'AF : « l'AF gaspille de l'espace et de l'énergie, transporte peu de masse, nécessite des travaux d'aménagement et coûte 40 % plus cher que le combiné ; la meilleure solution, la seule qui ait la confiance des routiers, est le transport des conteneurs, comme l'attestent les nombreux pays qui l'ont adopté ». Les nombreuses AF d'Europe centrale et, en France, l'AF Luxembourg-Perpignan n'ont-elles aucun succès et aucune efficacité ?



LYON-TURIN : LE RAPPORT DESTOT-BOUVARD

La FNAUT a approuvé le rapport de Michel Destot, député PS de l'Isère, et Michel Bouvard, sénateur UMP de la Savoie, publié le 13 juillet dernier, sur le financement du tunnel interfrontalier de 57 km prévu entre Saint-Jean-de-Maurienne et Suse.

Un investissement pertinent

Le projet Lyon-Turin est un investissement structurant d'aménagement du territoire européen, susceptible de provoquer un rééquilibrage entre les économies de l'Europe du nord et de l'Europe du sud et de l'est.

C'est un outil indispensable de report du trafic routier de fret à longue distance sur le rail (FNAUT Infos 217). Il réduira la pollution de l'air dans les vallées alpines (où il y a urgence sanitaire et où le tourisme est menacé) ainsi que sur la Côte d'Azur et sur leurs itinéraires d'accès, devenus des couloirs à camions, et limitera la consommation de pétrole et les émissions de gaz à effet de serre.

La ligne existante, qui emprunte le tunnel de faite du Mont Cenis, n'offre pas les performances attendues d'un corridor de fret européen à fort potentiel, et son exploitation est très coûteuse. Le tunnel de base rendra le rail compétitif, l'autoroute ferroviaire alpine pourra être exploitée sans subvention.

Un coût réaliste

La Suisse a réussi à financer seule deux longs tunnels de base (Lötschberg et Gothard) : la France et l'Italie, fortement aidées par l'Union Européenne, peuvent en financer un seul !

Volontiers qualifié de « pharaonique » par ses opposants, le tunnel ferroviaire de base est d'un coût réaliste, voisin de celui du Gothard de même longueur (57 km).

Un financement rationnel

Le projet Lyon-Turin permettant de désengorger et de sécuriser les traversées routières alpines, le rapport Destot-Bouvard propose légitimement que le financement du tunnel de base s'appuie sur une hausse des péages autoroutiers poids lourds et sur une redevance routière spécifique, autorisée par la directive Eurovignette (+ 25 %). Un tel mécanisme a été mis en place avec succès en Suisse et en Autriche.

Le produit de la nouvelle redevance routière est évalué à 40 millions d'euros par an pour un besoin de 200 millions par an, il allégerait donc le besoin de financement de 20 % ce qui est loin d'être négligeable comme le précise le rapport, tout en conservant une part réaliste de financement public.

Ce mécanisme de financement pérenne est à la fois transparent, écologique et compréhensible par le public. Il incitera les chargeurs à se reporter sur le rail. Il devra être étendu à l'ensemble du projet Lyon-Turin et au contournement ferroviaire est de l'agglomération lyonnaise (CFAL).

Une ambition à confirmer

L'objectif du Lyon-Turin ne doit pas être seulement d'absorber une hausse éventuelle du trafic routier de fret transitant par les tunnels du Mont-Blanc et du Fréjus ou par Vintimille, mais bien, comme en Suisse, de réduire de moitié au moins le trafic observé aujourd'hui.

Dans cette optique, il est clair qu'une nouvelle infrastructure, aussi performante soit-elle, ne permettra pas à elle seule d'obtenir ce résultat : c'est toute la politique de l'Etat qui doit être réorientée de manière cohérente et volontariste vers le report modal, à l'opposé de l'évolution récente (abandon de l'écotaxe, blocage de l'augmentation des péages autoroutiers, plan de relance des travaux autoroutiers).

Commentaires de Patrick Marconi, pilote du réseau Fret de la FNAUT

L'intérêt du Lyon-Turin est de pouvoir capter du trafic routier sur de longues distances. Si la route s'est imposée, c'est parce que ses promoteurs ont obtenu la construction d'infrastructures performantes (autoroutes, tunnels du Mont-Blanc et du Fréjus) et l'amélioration du réseau routier classique, sans s'enfermer dans une logique d'opposition entre infrastructures nouvelles et existantes comme c'est le cas aujourd'hui pour le rail, sous l'influence des « écologistes ».

Le rapport Destot-Bouvard justifie les surpéages en rappelant que ce ne sont pas les transporteurs, demandeurs d'une amélioration de l'offre ferroviaire, mais les chargeurs qui ont tué l'écotaxe.

Il souligne les limites de l'autoroute ferroviaire dans les zones de montagne mais oublie de préciser que les routiers y remédient partiellement en ne faisant transporter que des remorques seules et non des ensembles routiers complets.

Le principe de la majoration des péages autoroutiers ne peut être que salué par la FNAUT. Si le rapport reste prudent sur la vitesse de mise en place de cette majoration (il souligne un risque de rejet), il insiste néanmoins sur le signal donné en préconisant son démarrage le plus tôt possible. Il précise dans sa conclusion qu'il est très important d'acter dès maintenant que la fin des concessions autoroutières ne devra pas entraîner la disparition des péages, ceux-ci devant au contraire être pérennisés pour permettre la poursuite d'une politique ferroviaire ambitieuse.

Extraits du rapport

Il ne s'agit plus de développer les infrastructures de transport tout en minimisant leur impact environnemental, mais de contribuer à la lutte contre le réchauffement climatique.

Les investissements ferroviaires n'ont de sens que s'ils sont accompagnés d'une politique déterminée de report modal. C'est, plus que pour tout autre projet, le cas du Lyon-Turin. Ces mesures doivent être mises en oeuvre dans un cadre européen plus large (Cour des Comptes, 1-08-2012).

L'Europe doit être capable d'évoluer pour atteindre ses objectifs de report modal. Mais cette évolution vers des mesures plus contraignantes est conditionnée par l'existence d'infrastructures performantes pour que l'alternative ferroviaire puisse se substituer à la route.

La difficulté commune à tous les pays alpins vient d'un retard de compétitivité du fret ferroviaire par rapport à la route qui a constamment amélioré son efficacité, tant au niveau des poids lourds (fiabilité, consommation, pollution), que du développement des autoroutes et des tunnels routiers.

Les tunnels de base respectent une pente maximale d'environ 1 % et admettent des trains respectant le standard adopté par l'Europe, soit 750 m de longueur, c'est-à-dire 2000 tonnes de poids total (1200 tonnes de poids net, l'équivalent de 40 poids lourds).

La construction des tunnels de base opère une mise à jour indispensable pour répondre aux standards ferroviaires de demain, définis par l'Europe. Ce serait une grave erreur pour la France que de se tenir à l'écart de cette mutation, car cela signifierait conserver un système ferroviaire du XIX^{ème} siècle, inadapté à l'évolution du marché, alors que le reste de l'Europe passe à celui du XXI^{ème} siècle.

La mondialisation des échanges, qui a provoqué une délocalisation importante de l'industrie, trouve sa limite dans la hausse des salaires des pays émergents. Un retour de l'industrie vers l'Europe ne réduira pas la mobilité et nécessitera au contraire de faciliter les échanges intra-européens.

Contrairement à une idée reçue, l'Italie du Nord est la 1^{ère} région industrielle en Europe, devant la Ruhr.

En aval de Saint-Jean-de-Maurienne et de Suse, les lignes existantes peuvent accueillir des trains lourds et rapides. Le saut de performance du corridor est donc très largement acquis avec le seul tunnel de base. Devenant accessible à des trains deux fois plus lourds, le réseau existant verra sa capacité de transport augmenter sans consommer des sillons complémentaires.

Notre-Dame-des-Landes : un aéroport inutile

A l'occasion de la grande manifestation des opposants au projet de nouvel aéroport nantais qui a eu lieu les 13 et 14 juillet dernier, la FNAUT a rappelé que la confirmation de ce projet serait une grave erreur économique, financière et écologique.

Comme les professionnels de l'aviation civile et les environnementalistes, la FNAUT a dénoncé de longue date le projet de nouvel aéroport nantais (FNAUT Infos 216, 230). Elle déplore le soutien obstiné du gouvernement à ce projet, contradictoire avec toutes ses déclarations sur la biodiversité, la transition énergétique, le réchauffement climatique et la nécessité d'économiser l'argent public.

Un investissement inutile

Le projet, approuvé par des grands élus locaux et régionaux, repose sur une illusion : la zone d'achalandise du Grand Ouest est bien trop limitée pour justifier des liaisons aériennes fréquentes avec les métropoles internationales (USA, Chine...).

Le bon choix consiste à faire face à la hausse observée de trafic court et moyen-courrier en modernisant l'aéroport existant de Nantes-Atlantique (en particulier ses accès et son aérogare) et en améliorant les pré et post acheminements des passagers aériens par TGV entre le Grand Ouest et les aéroports parisiens, où les dessertes longs-courriers sont fréquentes et diversifiées.

Moderniser et accélérer les grandes relations entre métropoles par TGV et Intercités (dont Nantes-Bordeaux) fournirait par ailleurs à une partie des voyageurs à moyenne distance une alternative à l'avion.

Un gaspillage d'argent public

Le choix d'un nouvel aéroport constituerait un regrettable gaspillage d'argent public, d'autant que la présence d'une usine Airbus implique le maintien de l'aéroport actuel.

Ce choix serait particulièrement choquant alors que l'Etat comme les collectivités territoriales manquent de ressources pour maintenir des transports collectifs, urbains et régionaux, de qualité satisfaisante.

Un choix anti-écologique

Enfin, une confirmation du projet par le gouvernement serait incohérente : comment justifier le lancement d'un investissement qui détruirait un espace naturel et agricole précieux et favoriserait le trafic aérien, le plus nocif pour l'environnement, et dans le même temps faire voter des lois sur la transition énergétique et la biodiversité, et organiser une conférence internationale sur le climat ?

FRET FERROVIAIRE : OFP ET LIGNES CAPILLAIRES

Les opérateurs privés assurent aujourd'hui 36 % du volume du fret ferroviaire, encore plus dans certains secteurs (céréales ou granulats). Une part non négligeable de leur trafic correspond à du report modal. Parmi eux, les opérateurs ferroviaires de proximité (OFP) assurent essentiellement des prestations terminales. Environ dix OFP sont opérationnels et se développent, plusieurs sont en cours de constitution, et aucun d'entre eux n'a arrêté son exploitation, ce qui montre bien que les prestations offertes correspondent à un besoin réel du marché. Selon une étude de 2010, il pourrait en exister 20 à 25. Nous reprenons ci-dessous l'analyse d'André Thinières, délégué général de l'association Objectif OFP, parue dans l'Officiel des Transporteurs.

En 2014, les OFP (36 locomotives, 167 salariés) ont manipulé 4 % du tonnage transporté sur l'ensemble du réseau ferré national, contre 6 % en Allemagne : « sans les OFP, la moitié de ce trafic serait resté sur la route ». De grands opérateurs (Europorte, OSR, VFLI) ont aussi créé des services locaux de fret en Bourgogne, dans le Nord et en Alsace.

Il ne faut pas assimiler OFP et ligne capillaire fret, ou encore OFP et dernier kilomètre : certains OFP ont été contraints d'aller bien au-delà de la seule desserte de leur ligne capillaire ; ils opèrent ainsi sur plusieurs centaines de km afin de répondre aux besoins des chargeurs (FNAUT Infos 221).

Les OFP n'ont toujours pas bénéficié d'aide spécifique de l'Etat pour faciliter leur développement, et le contexte politique leur est difficile : diminution des aides de l'Etat pour les péages, abandon de l'écotaxe, abandon de l'entretien des lignes capillaires, future convention collective du secteur ferroviaire...

Afin de ne pas dépendre des seuls trafics actuels, les OFP cherchent à diversifier leurs activités : maintenance d'engins moteurs, manoeuvres pour le compte d'opérateurs privés, entretien de voies portuaires ou départementales.

Il est urgent de se préoccuper des lignes capillaires, vitales pour la filière céréalière et les carrières : le réseau a été très mal entretenu, voire pas du tout, au cours des trois dernières décennies. Dans les deux ans à venir, 450 km de ces lignes vont fermer, et 1 200 km sont menacés dans les 3 à 5 ans.

En pratique, 3 200 km de lignes capillaires du réseau national sont exploitables, dont à peine 1 500 km sont circulés. Parmi ces derniers, 900 voient au moins un train par semaine et sont l'origine de près de 20 % du tonnage transporté par le réseau ferré national.

Selon SNCF Réseau, il faut compter 7,2 millions par an pour maintenir ces 900 km. Le coût de maintenance de l'ensemble du réseau s'élevant à 2 milliards par an, on met donc en danger 20 % du fret ferroviaire français pour 0,36 % du coût de maintenance du réseau...

Luc Humbertjean ■

L'autoroute ferroviaire alpine : terminus Ambérieu ?

Des associations de Savoie et Haute-Savoie, confrontées à la qualité déplorable de l'air dans les vallées alpines, donnent un faux espoir aux habitants en estimant possible un report « immédiat » de 300 000, voire même 700 000, poids lourds par an sur l'autoroute ferroviaire alpine (AFA) supposée prolongée jusqu'à Ambérieu.

Tant que le tunnel de base du Lyon-Turin ne sera pas en service, les trains de l'AFA seront limités à moins de 15 wagons doubles (à la différence de l'autoroute de plaine Perpignan-Luxembourg) avec deux locomotives de traction : il faudrait donc environ 80 trains par jour pour assurer le transport de 300 000 poids-lourds par an. Or les itinéraires d'accès à la Maurienne ne peuvent accepter un tel surplus de trafic, qu'il s'agisse des lignes traversant Chambéry ou Grenoble (où l'offre TER a été considérablement renforcée), de la ligne Lyon - Saint-André-le-Gaz ou la ligne à voie unique Saint André-le-Gaz - Chambéry.

D'autre part, amener plusieurs centaines de milliers de poids-lourds en gare d'Ambérieu, située en pleine ville, est inconcevable alors que, lors de l'enquête publique sur le contournement ferroviaire de Lyon (CFAL), il y avait unanimité pour que celui-ci soit étendu au-delà d'Ambérieu et préserve ainsi la ville.

Battons-nous déjà pour que la capacité de l'AFA soit triplée rapidement en répartissant, à partir de Grenay, site proche des zones industrielles de Lyon, de Douges (Pas-de-Calais) et de la plateforme existante d'Aiton (Savoie) les 25 trains quotidiens entre ces différentes lignes pour éviter de pénaliser les TER et les TGV.

Une meilleure protection du lac du Bourget serait ainsi assurée. L'Association de Défense des Rives du Lac du Bourget (le plus grand lac naturel de France) a démontré la précarité de la ligne Ambérieu-Chambéry qui longe le lac sur plus de 10 km.

Au lieu de faire des propositions irréalistes, les associations environnementalistes feraient mieux de réclamer une interdiction immédiate du passage des poids-lourds Euro1 et Euro2 au tunnel du Fréjus comme au tunnel du Mont-Blanc, et le retour de la surtaxe sur les Euro3 abandonnée il y a un an au Mont-Blanc.

Jérôme Rebourg, président de l'Association contre le contournement autoroutier de Chambéry ■

LE CANAL SEINE-NORD TOUJOURS CONTESTÉ

Jacques Attali : un avis cinglant

Les opposants au projet de canal Seine-Nord ont reçu récemment l'appui inattendu de Jacques Attali, qui a publié, dans L'Express du 1er juin 2015, une tribune intitulée « un choix caché : quel port pour la France, Rotterdam ou le Havre ? » et reprenant largement les arguments développés par la FNAUT (voir FNAUT Infos 206, 217, 230).

Selon Jacques Attali, le dossier a été traité « de la pire des façons dans la forme comme sur le fond », sans aucun débat national, alors que le choix entre le canal et le renforcement du port du Havre va structurer notre économie pour des siècles : « un choix majeur, car c'est par les ports que transitent encore 80% du commerce mondial. En France, l'essentiel des marchandises passent par les ports d'Europe du Nord, le reste par Le Havre et Marseille ».

« La décision, à prendre depuis dix ans, était de tenter de donner un avenir aux ports français, ou d'y renoncer en améliorant les capacités de transit du cœur de notre pays, l'Île-de-France, vers les ports d'Europe du nord.

Le premier projet était le renforcement du port du Havre, port en eau profonde, accessible 24h/24, bénéficiant d'une position stratégique face à l'Île-de-France. Par lui passe 68 millions de tonnes de fret, soit l'essentiel du trafic français de conteneurs et 40% de nos importations de pétrole brut.

Pour le renforcer, on pouvait construire une autoroute ferroviaire allant du Havre jusqu'en Europe centrale en passant par Amiens et Châlons-en Champagne. Le coût serait de 160 millions, auquel il faudrait ajouter celui de l'aménagement du port devenu commun Le Havre-Rouen-Paris, pour en faire un port de dimension mondiale.

Le deuxième projet visait au contraire à faciliter le passage du fret francilien par les ports d'Europe du Nord du fret grâce à un canal de 54 m de large, profond en moyenne de 4,5 m et long de 106 km reliant l'Oise à l'Escaut, utilisé par des barges de 4400 tonnes et d'une longueur de 185 m, soit l'équivalent de 200 camions. Le canal capterait une partie des marchandises qui encombrant aujourd'hui l'A1 et aiderait à développer la Picardie. Il coûterait 4,3 milliards d'euros, financés à 60% par l'État et les collectivités locales, et à 40% par l'Union Européenne.

Entre ces deux projets, le choix vient d'être fait, de façon clandestine, et c'est le pire choix possible : celui qui détruit le Havre au bénéfice d'Anvers et de Rotterdam (respectivement 3 et 7 fois plus importants). On a choisi le Nord contre

la Normandie, en prétendant qu'on peut favoriser les deux. »

EELV : des questions gênantes

Selon les conseillers régionaux EELV du Nord - Pas-de-Calais et de Picardie, le financement du canal Seine-Nord-Europe (CSNE) n'est pas bouclé malgré l'annonce d'une contribution de l'Union Européenne, et bien d'autres questions importantes ne sont pas résolues.

« L'État s'est engagé à apporter un milliard d'euros, et la participation d'un autre milliard des régions et départements concernés est très incertaine : le budget du CSNE, malgré les annonces de Bruxelles, est loin d'être bouclé. Sans parler du financement, non prévu, des plates-formes intermodales.

Il est à craindre que la future grande région soit placée au pied du mur pour compléter le financement du canal, bien au-delà des 300 millions promis par les deux Conseils régionaux et des 200 millions promis par les Conseils départementaux. Le Conseil départemental du Nord est déjà en difficulté pour maintenir ses engagements financiers.

« Les budgets colossaux consacrés à un seul projet remettront forcément en cause d'autres investissements utiles aux déplacements, à la formation, à la transition des territoires. On ne peut donc que constater une fois encore l'énorme effet d'éviction des projets pharaoniques tels que le CSNE sur d'autres investissements utiles.

De longue date, les écologistes ont proposé des alternatives à ce mono-projet consommant un budget colossal. Les écologistes de Picardie ont défendu une alternative de rénovation des voies ferroviaires et fluviales existantes, tandis que les écologistes du Nord - Pas-de-Calais plaident pour une révision du projet. Ces deux hypothèses ont été évacuées par les rapports Pavros 1 et 2 sans être réellement étudiées.

Des questions importantes sur l'impact environnemental, en particulier les ressources en eau, et les conséquences économiques et sociales restent à ce jour sans réponse après les deux rapports Pavros. Le contexte s'est même singulièrement dégradé avec l'abandon de l'écotaxe, celui de l'autoroute ferroviaire Dourges-Bayonne, et les interrogations sur l'avenir des ports de Rouen et du Havre – voire de Dunkerque – face à Rotterdam et Anvers, qui suscitent une forte contestation du projet en Normandie.

Il n'est pas possible de lancer un projet d'un tel volume financier sans plan de financement clair et sans avoir étudié de façon équilibrée l'ensemble des alternatives possibles. »

Notre-Dame-des-Landes : l'alternative raisonnable

Selon l'Atelier Citoyen de Nantes, conserver l'aéroport existant de Nantes-Atlantique (NA) coûterait dix fois moins cher que de construire Notre-Dame-des-Landes (NDDL). La comparaison a été menée de façon méthodique et rigoureuse par des professionnels de la comptabilité et de la gestion d'entreprise, à partir du plan de finances d'AGO-Vinci pour NDDL et des estimations de coûts des travaux sur l'aéroport de NA.

Comparés sur la durée du contrat de concession (jusqu'en 2067) avec toutes les phases de travaux prévues en lien avec l'évolution du trafic, et avec les travaux connexes (pour NA : prolongement du tramway ; pour NDDL : tram-train et pont sur la Loire), la différence des coûts d'investissements est sans appel : 175 millions d'euros (constants 2016) pour NA contre 1 512 à 1 885 millions pour NDDL (le deuxième chiffre étant considéré comme le plus réaliste car il intègre un dépassement de 45 % des coûts de construction prévus, proche de la moyenne européenne).

Par ailleurs, l'Atelier Citoyen a estimé les frais de résiliation que l'Etat devrait payer à AGO-Vinci en cas d'abandon du projet NDDL : 150 à 250 millions d'euros. Ce montant, calculé selon un taux d'actualisation conformément au contrat de concession, met un terme aux montants fantaisistes qui ont un moment circulé.

Si NDDL se faisait, étant donné que toutes les voies d'accès sont à créer, les collectivités locales dépenseraient énormément d'argent : outre leur mise de fond initiale pour la plateforme et le barreau routier (131 millions constants 2016), il faut compter le tram-train (et ses déficits annuels) et un nouveau pont sur la Loire. Soit, au total, 920 millions ! En outre, ce montant n'inclut pas leur participation à l'hypothétique LGV Nantes-NDDL-Rennes, ni à une gare LGV à NDDL, ni à la gestion de la piste de NA pour Airbus...

Si l'on conservait NA, la facture des collectivités locales serait considérablement allégée : celles-ci ne financeraient que sa desserte en transport en commun, soit 40 à 50 millions pour le prolongement de la ligne de tramway.

L'Etat et AGO-Vinci seraient aussi gagnants financièrement avec le maintien de l'aéroport existant.

Seules les banques verraient leurs gains diminuer, et de beaucoup : la solution NDDL leur apporterait un gain probable de plus de 600 millions, celle de NA, moins de 40 millions. A l'heure où l'argent public se fait de plus en plus rare, cela donne à réfléchir.

La gare de Vandières : un feuilleton consternant

La FNAUT a poursuivi son action en faveur de la gare de Vandières (FNAUT Infos 234). Elle conteste la légalité du refus de M. Jean-Pierre Masseret, président PS du Conseil régional de Lorraine, de soumettre le projet au vote de cette assemblée.

Un bon projet pour la Lorraine

La gare lorraine TGV provisoire de Louvigny n'étant accessible qu'en voiture ou par des navettes routières (seulement depuis Nancy et Metz), la FNAUT s'est prononcée de longue date en faveur du projet très rationnel de gare TER-TGV de Vandières.

Un blocage irresponsable

Alors que le projet était prêt sur les plans administratif, technique et financier, M. Masseret a lancé une consultation publique, sans doute pour d'obscures raisons politiciennes. Cette consultation sans caractère décisionnel a eu lieu le 1er février 2015 mais a été très mal organisée. Son résultat ne pouvait raisonnablement être considéré comme significatif (moins de 10 % de votants). M. Masseret a cependant mis le projet en péril en refusant de le soumettre au vote de l'actuel conseil régional et, après avoir lancé de nouvelles études aux objectifs non précisés, en renvoyant le dossier au futur conseil régional de la grande région Alsace-Lorraine-Champagne Ardenne.

Des élus vite résignés

Face à ce coup de force antidémocratique, la FNAUT a demandé au Premier ministre, aux ministres concernés et à de nombreux élus PS et PC (conseillers régionaux et départementaux, parlementaires) d'intervenir auprès de M. Masseret pour le convaincre de réviser sa position. Cette initiative n'a suscité pratiquement aucune réponse et n'a pas abouti à ce jour (seuls les élus écologistes soutiennent la FNAUT).

La réaction de la FNAUT

Le projet risque donc d'être abandonné, d'où la pérennisation des difficultés rencontrées par les usagers du TGV, un gaspillage d'argent public choquant en période de difficultés budgétaires (23 millions de travaux préparatoires réalisés inutilement sur le site de Vandières) et une perte d'emplois potentiels, elle aussi choquante au moment où le gouvernement peine à résorber un chômage massif.

Dans ces conditions, la FNAUT a été contrainte de porter le dossier devant le tribunal administratif de Nancy, en déposant un recours contre le refus explicite du président Masseret de soumettre le projet au vote de l'actuel conseil régional de Lorraine, vote exigé par la loi, suite à la consultation publique, dans un délai raisonnable.

Brèves

BIEN DIT

✓ **Hubert du Mesnil**, président de TELT (Tunnel Euralpin Lyon-Turin) : « Tout le monde trouve normal qu'on soit passé d'une route de montagne entre la France et l'Italie à une autoroute. Mais, selon les opposants au Lyon-Turin, ce serait anormal pour le ferroviaire, il faudrait en rester au rail du 19ème siècle ».

✓ **Mario Virano**, directeur général de TELT : « les anti-TGV encore actifs me font penser à ces soldats japonais réfugiés dans la jungle de Bornéo, qui croyaient que la deuxième guerre mondiale n'était pas terminée ».

✓ **Jean-Jacques Queyranne**, président du Conseil régional Rhône-Alpes : « la liaison Lyon-Turin fret et voyageurs est un levier de croissance économique, un défi écologique majeur et une ambition européenne réaffirmée ».

✓ **Philippe Richert**, président du Conseil régional d'Alsace : « après l'épisode malheureux de l'écotaxe et du démantèlement des portiques, conduisant à une gabegie sans nom, l'abandon de l'autoroute ferroviaire atlantique prend le contre-pied des dynamiques de défense de l'environnement ».

✓ **Corinne Lepage**, ancienne ministre de l'environnement, à propos du plan Valls de relance autoroutier : « je ne crois pas que la France ait besoin d'autoroutes supplémentaires, nous ferions mieux d'investir dans les modes de transport alternatifs ».

Biobus

Un bus reliant Bath et l'aéroport de Bristol fonctionne au biogaz produit à partir des excréments des habitants de la région, récupérés dans les eaux usées d'une station d'épuration, et de déchets alimentaires. Les déchets produits en un an par un ménage de 5 personnes permettent de transporter 40 personnes sur 30 km. Ce biogaz rejette 80 % de NOx et 25 % de CO₂ de moins que le carburant diesel.



Side event

Si vous souhaitez organiser un side-event avant le closing des Planetworkshops ou de l'International Climate Conference (COP 21), soyez très attentifs à l'update fixant la deadline.

Bêtisier

✗ **Emmanuel Macron**, ministre de l'Economie (et des Transports ?) : « un autocar polue moins qu'un train vide ». Il existe aussi des trains bien remplis, des trains qu'on pourrait remplir, et des autocars vides...

Comprenne qui pourra

En août dernier, Ségolène Royal, ministre de l'Energie et de l'Ecologie, a déclaré sur France Inter : « Le gouvernement est le seul à faire de l'écologie. Les autocars Macron vont permettre de développer des filières françaises d'autocars électriques. Et pour des transports propres on est en train de créer des tramways sans rails ».

Permis à points

✗ **- 7 points pour Anne Hidalgo**, maire PS de Paris. La ville de Paris offre aux jeunes conducteurs (venant d'obtenir leur permis) une réduction de 50 % sur l'abonnement au service Autolib' de voiture électrique en libre service et 50 euros de trajets prépayés. Explication officielle : « Paris agit contre la pollution ». Encourager des jeunes qui pourraient très bien prendre le métro, le bus ou un vélo, à se déplacer en voiture soi-disant propre, c'est vraiment lutter contre la pollution ? Et pendant ce temps-là, la petite ceinture ferroviaire reste inutilisée malgré ses atouts...

✗ **- 10 points à Laurent Hénart**, maire de Nancy (parti Radical). Il a incité les Nancéiens à se prononcer contre la construction de la gare TGV de Vandières et n'a ouvert qu'un seul bureau de vote lors de la consultation publique du 1er février. Il a fait croire que l'ouverture de la gare pourrait entraîner la disparition de la desserte TGV directe Paris-Nancy et « menacerait le développement de la métropole nancéienne ». Ses administrés l'ont désavoué en votant majoritairement en faveur de la gare.

✓ **+ 10 points à Claude Robert**, maire de Vandières. Il est quasiment le seul élu lorrain à s'opposer courageusement et publiquement à l'attitude incompréhensible et irresponsable de Jean-Pierre Masseret. Il défend avec bon sens le projet de gare TGV.

Officines

Le service juridique de la FNAUT a entamé des discussions avec des organisations proposant aux passagers aériens de les aider à obtenir les dédommagements prévus par le droit européen. Selon la FNAUT, les services proposés par ces officines sont truffés de nombreuses clauses abusives, restrictives des droits des consommateurs. Ces actions sont engagées avec l'aide de Me Franck Levy, avocat au barreau de Seine-Saint-Denis, qui intervient gracieusement pour la FNAUT.

Nantes-Bordeaux : une situation critique

Dès décembre 2015, la vitesse sera limitée à 60 km/h sur plus de 100 km entre La-Roche-sur-Yon et La-Rochelle dans les deux sens, d'où un temps de parcours augmenté de plus de 45 min. La SNCF n'a pas recherché de solutions permettant de s'adapter aux décalages d'horaires induits par ce ralentissement et a décidé de supprimer les prolongements des circulations à Quimper et Toulouse ainsi que les trains de pointe des vendredis et dimanches soir. Cette situation devrait perdurer au moins jusqu'en 2019.

La rénovation de l'infrastructure (probablement d'une seule voie par manque de crédits) est prévue avec une interruption complète du trafic pendant un an. C'est la mort annoncée de la ligne déjà fortement concurrencée par le covoiturage, plus rapide et moins cher.

Nous avons un doute sur la nécessité d'une limitation de vitesse aussi drastique alors que les trains roulent actuellement à 110 ou 130 km/h selon les sections. Nous continuons à nous battre pour la rénovation des deux voies sans interruption totale du trafic. Cette rénovation devrait d'ailleurs être intégrée au « grand programme de modernisation du réseau » (GPMR) de SNCF-Réseau malgré le classement de la ligne en catégorie UIC 7 à 9, car le trafic observé, sur lequel est basé le classement UIC, est manifestement très inférieur au trafic potentiel.

Jacques Ottaviani, président de l'Association pour la Promotion de Nantes-Bordeaux

La desserte Intercités du piémont pyrénéen

Nous risquons aujourd'hui de voir aboutir un processus systématique de destruction du réseau ferré national prévisible depuis plusieurs décennies et mis en place par petites touches d'une manière rampante et continue.

Il y a vingt ans, la dégradation de l'exploitation de la ligne Hendaye-Toulouse était déjà perceptible. Nous avions alors suggéré des solutions de bon sens pour la redynamiser.

Mais ces suggestions ont été ignorées, et la dégradation des services s'est au contraire accentuée : disparition des liaisons directes vers Marseille et Lyon, fermeture de l'antenne de Luchon. Et aujourd'hui, la commission Duron recommande le transfert sur route des relations Intercités Hendaye-Toulouse. Mais avant de les supprimer, il faut leur donner leur chance.

Les trains Intercités effectuent des parcours à longue distance sur des lignes

classiques à vitesse limitée. Pour qu'ils regagnent des voyageurs, une modernisation du matériel est essentielle. Les rames doivent être à plancher bas pour faciliter les montées et les descentes et procurer des gains de temps qui s'additionnent au fil des arrêts, réversibles pour éviter les manœuvres dues à les rebroussements inévitables (à Dax, à Toulouse), capacitaires (400 places assises), confortables (un pas de siège plus important, y compris en 2ème classe) et bien équipées (casiers à bagages spacieux, espace dédié au transport des vélos, prises pour ordinateurs, nursery, voiture bar). Elles doivent pouvoir atteindre la vitesse de 200 km/h, circuler sur des lignes non électrifiées, et être aisément sécables en deux éléments afin de pouvoir diversifier les dessertes.

Jean Frilleux, association DUT, Pau

Paris-Le Tréport : une ligne négligée

Le Comité de Sauvegarde et de Développement des liaisons ferroviaires Paris - Eu - Le Tréport-Mers les Bains par Beauvais-Abancourt et par Abbeville a été créé en avril 2014 par un groupe d'usagers lassés des retards des trains et inquiets de l'avenir de ces liaisons. Il regroupe des usagers et des communes et communautés de communes. Les deux lignes Abancourt - Le Tréport et Abbeville - Le Tréport, sur lesquelles le trafic de fret a cessé dans les années 1990, sont essentielles aux activités économiques et au tourisme. Il y a vingt ans, il existait 3 relations directes quotidiennes Paris - Le Tréport par autorail et même, le vendredi, une relation en moins de 2h30.

En 2014 nous sommes intervenus avec succès auprès du Conseil Régional pour faire corriger certains horaires et obtenir l'assurance que les travaux de régénération de la voie Beauvais - Le Tréport, sur laquelle les trains ont été ralentis de 100 à 60 km/h en 2013, auraient bien lieu.

Mais cette régénération se fait toujours attendre, et les temps de parcours Paris - Le Tréport restent le plus souvent supérieurs à 3h.

Nos demandes de modification des horaires afin d'obtenir des relations plus rapides, directes ou avec de meilleures correspondances, ont toutes été refusées par le Conseil régional de Picardie sous prétexte d'impossibilité technique. Nous réclamons aussi une amélioration de l'information des voyageurs aux points d'arrêt et dans les rames. Le risque de remplacement des trains Intercités et TER par des cars est pour nous un autre motif d'inquiétude.

Bernard Leroy, secrétaire du Comité Paris-Le Tréport

Activités de la FNAUT

- Un décret récent de la ministre de l'Écologie a renouvelé pour 5 ans les représentations de la FNAUT au Conseil national de l'air (Jean-François Hugu et Simone Bigorgne), à la Commission administrative de l'aviation civile (Marc Debrincat), au Comité des usagers du réseau routier national (Max Mondon) et au Conseil supérieur de l'aviation civile (Anne-Sophie Trcera).
- Marc Debrincat, Anne-Sophie Trcera et Elodie Ferreira Batista ont rencontré Marion Brancourt, du cabinet Transversales, dans le cadre du groupe de travail DGITM sur la lutte contre la fraude dans les transports collectifs.
- Bruno Gazeau et Jean Lenoir ont rencontré Jacques Auxiette, vice-président de l'Association des Régions de France, au sujet des trains Intercités.
- Jean Sivardière a participé à un débat public sur le projet Lyon-Turin, organisé à Grenoble par le Monde diplomatique. Avec Jérôme Rebourg, président de l'association contre le contournement autoroutier de Chambéry, il a rencontré Jean-Marc laconis, directeur de l'Autoroute ferroviaire alpine.
- Bruno Gazeau est intervenu sur l'autopartage et sur l'accès à la médiation lors des rencontres nationales du Transport Public organisées à Lyon par le GART et l'UTP. Il a participé à une table-ronde organisée par l'Institut de la Gestion Déléguée sur l'avenir des Délégations de Service Public.
- Le conseil national de la FNAUT a reçu récemment Ingrid Mareschal, secrétaire générale de la FNTV (fédération des autocaristes) ; Olivier Marembaud et Bruno Duchemin, coauteurs d'un rapport du CESE (conseil économique, social et environnemental) sur la révolution numérique dans les transports de personnes ; et Denis Huneau, ancien directeur de l'EPSF (Établissement Public de Sécurité Ferroviaire).

Colloque FNAUT sur la réforme territoriale et les transports

Un colloque organisé par la FNAUT sur la réforme territoriale et les transports aura lieu à Paris le jeudi 29 octobre, salle Colbert (Palais Bourbon) : voir encart.

Programme : principes et modalités de la réforme territoriale ; impact sur les dessertes ferroviaires et routières.

fnaut infos- Bulletin mensuel d'information

Directeur de publication : Jean Sivardière
CPPAP n° 0915 G 88319 - Dépôt légal n°238
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

SÉCURITÉ ROUTIÈRE : UNE DÉGRADATION PRÉVISIBLE

Transports urbains : alerte sur le financement

Le rapport de la Cour des comptes de février 2015 portant sur les 287 réseaux de transports urbains des agglomérations de province est plus sérieux que son rapport d'octobre 2014 consacré au TGV (FNAUT Infos 237).

La Cour a analysé la situation financière inquiétante des réseaux (FNAUT Infos 222), et formulé des recommandations qui montrent bien que les collectivités locales disposent d'une marge de manœuvre importante : elles peuvent en effet rationaliser l'offre sans dégrader sa qualité globale ; augmenter la vitesse des bus et des tramways par un meilleur partage de la voirie, afin d'améliorer la productivité et la fréquentation ; mettre en œuvre une politique de report modal en jouant sur le stationnement des voitures ; introduire une tarification sociale assise sur les revenus et non le statut des usagers ; réduire la fraude (qui fait perdre aux exploitants plus de 5 % de leur chiffre d'affaires).

Trois regrets cependant :

- d'éventuelles hausses tarifaires doivent être liées à des investissements et une meilleure qualité de service ;

- ces hausses doivent être accompagnées de l'introduction du péage urbain, que la Cour évoque trop brièvement alors qu'il est pleinement justifié par l'importance des coûts externes de la voiture et qu'il peut constituer un levier décisif d'une politique de report modal ;

- enfin la crainte exprimée par la Cour d'un surdimensionnement des transports urbains en site propre est dangereuse car elle peut amener les collectivités à sous-estimer les besoins de transport des citoyens. Or il faut voir grand pour préparer l'avenir.

Quant à l'Etat, il ne peut se contenter, selon la promesse du Premier ministre, de compenser la perte de recette des collectivités liée au relèvement du seuil de perception du versement transport des entreprises de 9 à 11 salariés. La baisse des dotations de l'Etat aux collectivités, la hausse du taux de TVA sur le transport public de 7 % à 10 %, l'abandon de l'écotaxe et le report de la loi sur la dépenalisation du stationnement pèsent lourdement sur le financement des transports urbains et la consistance de l'offre, qui commence à régresser : - 2,4 % déjà au cours du premier semestre 2015.

Bruno Gazeau



Photo : Marc Debrincat

La dégradation observée depuis 18 mois mobilise peu le gouvernement Valls, soucieux, comme avant lui le gouvernement Jospin, de ne pas déplaire aux automobilistes. Le comportement des usagers de la route s'est nettement relâché, mais pourquoi ? Le gouvernement a laissé passivement la situation se détériorer, sans prendre de mesures décisives telles qu'une réduction générale des vitesses autorisées. Et comment espérer une prise de conscience de l'opinion si, dans le même temps, on mise seulement sur la mobilité individuelle pour assurer la transition énergétique, on relance les travaux routiers, on néglige les transports publics et on encourage la circulation routière en refusant d'augmenter le prix des carburants malgré la baisse spectaculaire du prix du pétrole ?

Pas de choc psychologique

Le nombre des victimes de la route est reparti à la hausse pour la première fois depuis 12 ans. Après avoir adopté 26 mesures en janvier dernier... et constaté une nouvelle dégradation de la situation (+ 3,8 % de tués), le gouvernement a retenu le 2 octobre, lors du premier comité interministériel de sécurité routière tenu depuis... 4 ans (en une petite heure), 22 mesures supplémentaires dont on se demande bien pourquoi elles n'ont pas été prises plus tôt : « une re-fonte de la stratégie radar » et diverses mesures techniques, dont l'obligation très contestable du port du casque par les cyclistes jusqu'à 12 ans, une fausse bonne idée dénoncée par la Fédération des Usagers de la Bicyclette car « le casque n'empêche pas les accidents, il faut d'abord agir sur la vitesse des voitures » et son port obligatoire risque de dissuader l'usage du vélo.

Certes, l'accidentologie est beaucoup plus basse que par le passé, suite aux grandes mesures prises telles que les lois sur les vitesses et l'alcool, le port de la ceinture, le permis à points, l'amélioration des véhicules et de la voirie : les progrès sont plus difficiles à obtenir aujourd'hui.

Mais la politique de Manuel Valls manque d'ambition, comme auparavant celle de Lionel Jospin, par crainte des lobbies automobilistes et de l'opinion, surtout à la veille d'échéances électorales.

Le Premier ministre a vanté « une nouvelle approche du déplacement routier », mais aucune des nouvelles mesures ne peut inciter les automobilistes à prendre conscience de la gravité de la situation et n'est susceptible de créer chez eux un choc psychologique : un abaissement général de la vitesse autorisée à 80 km/h sur les routes départementales, les plus dangereuses, a été à nouveau écarté. L'objectif officiel « moins de 2 000 tués en 2020 » (3 388 en 2014) semble désormais bien utopique.

SÉCURITÉ ROUTIÈRE : UNE SITUATION DÉGRADÉE



Après une très mauvaise année 2014 (+ 3,5 % de tués), la mortalité routière a encore augmenté au cours du premier semestre 2015 selon l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR), malgré le plan (bien timide) lancé par le gouvernement en janvier dernier (FNAUT Infos 232). La hausse a même atteint 19 % en juillet (360 victimes, contre 302 en juillet 2014). De septembre 2014 à septembre 2015, le nombre des victimes a été de 3483.

À l'évidence, les conducteurs sont devenus moins vigilants, et il s'agit bien d'une tendance lourde et persistante que les habituelles références à la météo, qui joue sur le volume de la circulation, ne suffisent pas à expliquer.

Selon **Emmanuel Barbe**, délégué interministériel à la sécurité routière, « des comportements que l'on croyait disparus reviennent, tels que le non-port de la ceinture de sécurité ; en 2014, la vitesse moyenne s'est élevée de 1 % et les infractions constatées par les radars ont augmenté de 20 % ; l'usage du téléphone portable est un facteur aggravant ; des conducteurs textotent au volant ou postent sur Facebook, c'est vraiment effrayant. On peut y voir un effet de la crise : dans un monde anxieux, la voiture devient un espace de liberté dans lequel on s'isole ».

Mais, même si la vitesse excessive est bien perçue comme « la question centrale », les mesures préconisées restent limitées : « Il faut travailler sur une meilleure compréhension des règles par le citoyen. Puis les faire respecter et ne pas donner un sentiment d'impunité sur la route. Un axe important est l'amélioration du respect des limitations de vitesse existantes. On doit donc faire évoluer la stratégie des contrôles par radar. Plutôt que d'augmenter leur nombre, nous souhaitons intensifier les contrôles par radars mobiles ». « La sécurité routière est une coproduction, l'Etat fait son travail ».

Elève moyen

Alors que les pays nordiques (et les Etats-Unis) ont réussi de longue date à limiter l'accidentologie routière, la France n'est qu'un élève moyen en Europe. La remarquable politique suédoise a été présentée dans FNAUT-Infos 137.

Le nombre de tués par million d'habitants est de 28 en Grande-Bretagne, 42 en Espagne et 51 en France. En nombre de tués par milliard de kilomètres parcourus, la France est également loin derrière la Grande-Bretagne, l'Allemagne et l'Espagne.

Coûts externes

Selon l'ONISR, les coûts humains et matériels des accidents de la circulation se sont élevés à 23 milliards d'euros en 2011. Selon l'institut britannique CEBR et la société américaine Inrix, le coût des embouteillages dans 13 grandes zones urbaines françaises a été « seulement » de 5,9 milliards la même année.

Un rapport accablant

Soigneusement caché par le Premier ministre qui l'avait commandé début 2014, mais révélé par le Journal du Dimanche début août 2015, un rapport de l'Inspection générale de l'administration souligne le manque d'intérêt de l'ensemble des ministres (Intérieur, Ecologie, Justice, Education, Santé...) pour la sécurité routière, et un manque de volonté politique : les responsabilités sont éclatées au sein de l'Etat, le comité interministériel de sécurité routière ne s'est pas réuni depuis l'arrivée de François Hollande à l'Elysée...

BIEN DIT

● **Claude Got** : « la vitesse est le seul facteur de risque commun à tous les accidents de la route, et c'est à son niveau que les mesures les plus efficaces doivent être prises ».

● **Claudine Pérez-Diaz**, chercheuse à l'INSERM : « la seule mesure qui permettrait d'atteindre l'objectif officiel de moins de 2 000 morts par an en 2020 consiste à limiter la vitesse à 80 km/h sur les axes secondaires sans séparation centrale. Le gouvernement expérimente cette mesure sur trois petits tronçons de 100 km de routes secondaires très accidentogènes, mais cette expérience est inutile : on a déjà réuni toutes les preuves que ça marche ».

● **Jehanne Collard**, avocate de victimes : « la simple annonce d'une mesure répressive a un réel impact sur le délinquant potentiel, comme l'instauration du permis à points l'a démontré. Malheureusement, la détermination politique manque, à cause de la puissance des lobbies automobilistes et parce qu'au cours des derniers mandats, les gouvernements n'ont pas eu le courage de contrarier leurs électeurs, qui n'apprécient pas voir entravée leur liberté au volant ».

● **Erick Marchandise**, militant de CyclotransEurope : « aucun des pays ayant une vraie politique cyclable n'impose le casque ; mais la France, qui ne fait rien de sérieux pour le vélo, le fait ».

● **Isabelle Lesens**, militante cycliste : « cette mesure stigmatisante est contradictoire avec l'autorisation de généraliser le 30 km/h en ville ».

BETISIER

● **Christine Bayard**, secrétaire générale de la Ligue de Défense des conducteurs, opposée à la réduction de la vitesse maximale à 90 km/h sur les tronçons d'autoroutes traversant les villes afin de protéger la santé des riverains : « c'est complètement ridicule, stupide, aberrant, injustifié ; le risque de somnolence va être aggravé, les accidents et les flashes de radars vont se multiplier ; et pourquoi pas demain 30 km/h ? »

Deux poids, deux mesures

Le bilan terrifiant - 150 morts - du crash de l'Airbus de la Lufthansa a fait l'objet d'une très large couverture médiatique. Et on va dépenser, à juste titre, des millions d'euros pour analyser l'accident. Mais c'est juste le bilan de deux semaines d'accidents de la route, rien qu'en France. Pour les 3483 tués sur la route depuis un an, ni cérémonies officielles, ni drapeaux en berne, ni condoléances de chefs d'Etat : pourquoi une telle différence de traitement ?

Gilles Laurent ■

Evolution de la mortalité routière en France métropolitaine en nombre de tués sur les 12 derniers mois (source : sécurité routière)



Sécurité routière et politique des transports

Les causes de l'accidentologie routière sont multiples et bien identifiées : vitesse excessive, alcoolémie et drogues, téléphone au volant, somnolence... et immobilisme du gouvernement, qui n'ose pas prendre des mesures impopulaires mais efficaces, c'est-à-dire dirigées en priorité contre la vitesse, cause première ou facteur aggravant de tous les accidents.

Bien d'autres mesures peuvent être prises : interdiction stricte de l'usage du téléphone au volant, introduction d'éthylotests bloquant le démarreur si le conducteur a un peu trop bu,...

Mais, au-delà des mesures sécuritaires spécifiques - réglementation, contrôles et sanctions -, il faut s'interroger sur la politique des transports, qui conditionne en partie la sécurité routière par son impact psychologique sur les usagers de la route (FNAUT Infos 183).

La baisse du prix des carburants incite l'automobiliste à rouler davantage et plus vite, mais le gouvernement refuse une hausse des taxes, considérée comme punitive, et bloque toute hausse, même modeste, des péages autoroutiers tout en augmentant la TVA sur le transport public.

Il ne fait rien pour enrayer la croissance du trafic routier de fret, bien au contraire : il abandonne l'écotaxe et l'autoroute ferroviaire atlantique qui pouvait absorber 10 % du trafic de transit entre l'Espagne et la Belgique. Il laisse prospérer la sous-traitance et la fraude dans le secteur du fret routier, qui ne survit que grâce à elles au détriment du rail (FNAUT Infos 225).

Il ne conçoit la transition énergétique que par une adaptation de la mobilité individuelle (page 5), met en avant le mythe de la voiture propre et refuse la campagne nationale de promotion de l'écoconduite proposée par la FNAUT.

Il lance des travaux autoroutiers comportant des augmentations de capacité, et donne la priorité à la route dans les Contrats de plan Etat-Régions.

Malgré les efforts de SNCF Réseau, le réseau ferré continue à se dégrader et on en arrive à fermer des voies ferrées (voyageurs et capillaires fret), ce qui rejette du trafic sur la route.

Le covoiturage se développe en raison de l'inadaptation des services ferroviaires et de leur prix trop élevé. Et la libéralisation du transport par autocar sur longue distance va mettre un trafic supplémentaire sur les routes déjà encombrées de camions dangereux.

Faut-il s'étonner, dans ce contexte d'encouragement donné à la route, de la dégradation observée du comportement de ses usagers ?

Jean Sivardière ■

Zéro verre d'alcool

Comme annoncé le 26 janvier dernier, le seuil maximum d'alcool autorisé est passé de 0,5 à 0,2 g/litre de sang pour les jeunes conducteurs, ce qui revient à leur interdire totalement la consommation d'alcool avant de conduire (le seuil n'a pas été fixé à 0 g/litre car certains médicaments et aliments contiennent un peu d'alcool) : 18 Etats européens ont déjà adopté des mesures contre l'alcoolémie des jeunes.

Selon Jean-Pascal Assailly, psychologue cité par La Croix, « il est plus facile pour les jeunes de ne pas boire du tout que de commencer au risque de ne pas pouvoir s'arrêter à temps ». Renaud Bouthier, directeur de l'association Avenir Santé, le confirme : « le rapport des jeunes à l'alcool, c'est tout ou rien, la modération est dure à tenir pour eux ; il y avait incohérence à les mettre en garde contre l'alcool au volant alors qu'ils étaient autorisés à boire un ou deux verres ». D'après la Prévention Routière, la tolérance zéro adoptée il y a dix ans en Allemagne a entraîné dès la première année une baisse de 15 % du nombre des tués chez les jeunes. Pour Jean-Pascal Assailly, « la mesure aura un effet psychologique sur l'ensemble de la population ». En attendant son extension à tous les conducteurs ?

Marche arrière

En juillet dernier, la ministre de la Justice, Christiane Taubira, a proposé de transformer la conduite automobile sans permis ou sans assurance, délit aujourd'hui puni (théoriquement) d'un an de prison et 15 000 euros d'amende, en simple infraction sanctionnée par une amende forfaitaire de 500 euros. La ministre a vite renoncé à son projet face aux protestations d'associations très diverses (Ligue contre la violence routière, 40 millions d'automobilistes).

La FNAUT ne s'est pas associée à ces protestations, car un recul dans la lutte contre les accidents de la route n'était pas évident. D'une part, il était prévu que le délit subsiste en cas de récidive dans un délai de 5 ans, ou en cas (fréquent) de circonstance aggravante : alcoolémie supérieure au taux légal, non port de la ceinture, délit de fuite... D'autre part, la procédure actuelle n'a pas permis d'enrayer la conduite sans permis et sans assurance, sanctionnée en général par une amende inférieure à 500 euros, décidée par un juge sans comparution au tribunal. Le dispositif proposé aurait permis à la sanction d'être plus dissuasive, car systématique et plus rapide, pour des infractions incontestables ne méritant pas débat et plaidoirie, et accessoirement de désengorger les tribunaux correctionnels.

Un ministre mal informé

Le 11 mai dernier, dans un discours au Conseil national de la sécurité routière, le ministre de l'Intérieur, Bernard Cazeneuve, a évoqué le premier plan d'ensemble de lutte contre l'insécurité routière adopté par le gouvernement Pompidou en 1966 et précisé son contenu. Puis il a rappelé qu'un taux d'alcoolémie maximal avait été défini pour la première fois en 1978, ce qui, comme les mesures prises en 1966, avait fait baisser de façon immédiate le nombre d'accidents et de décès.

Le professeur Claude Got a dénoncé ces propos inexacts. Aucun plan d'ensemble de sécurité routière n'a été adopté en 1966, le Premier ministre Georges Pompidou s'étant opposé aux mesures proposées par Edgard Pisani pourtant soutenu par le général de Gaulle. Les mesures fantômes citées par M. Cazeneuve ont été adoptées en 1969 (limitation à 90 pour les jeunes conducteurs), 1973 (port obligatoire du casque) et 1991 (contrôle technique périodique). Quant au taux légal d'alcoolémie, il a été défini dans une loi de 1970. La loi de 1978 a seulement ajouté la possibilité de pratiquer le dépistage en dehors de toute infraction ou accident. Et dans les années qui ont suivi ces deux mesures (de 1966 à 1970 puis en 1979-1980), la mortalité accidentelle, loin de diminuer immédiatement, s'est accrue.

Sécurité et formule 1

Bien mal inspiré, Ban Ki Moon, secrétaire général de l'ONU, a nommé le Français Jean Todt, président de la Fédération internationale de l'automobile-F1, envoyé spécial sécurité routière.

Plus d'un million de personnes meurent chaque année sur les routes du monde entier. Toutes les quatre minutes, un enfant est prématurément tué et 95 % des accidents mortels dont les enfants sont victimes surviennent dans les pays à revenu faible. Depuis l'invention de l'automobile, plus de 40 millions de personnes ont été tuées et bien davantage blessées en raison, essentiellement, d'une vitesse excessive.

Un changement de mentalité est indispensable pour que les routes deviennent plus sûres. Un pilote de course est compétent pour apprécier la sécurité sur des circuits, mais la sécurité sur les routes banalisées est un tout autre problème, et un pilote de formule 1 n'est pas le mieux placé pour en appréhender les aspects psychologiques et politiques.

Confier la sécurité routière à quelqu'un qui dirige une organisation mondiale « qui vise à sauvegarder les droits et promouvoir les intérêts des automobilistes et le sport automobile partout dans le monde » est une bétise regrettable.

L'ACCIDENT DE BRÉTIGNY ET LE RAPPORT DU BEATT

Contrairement à divers « experts » et « représentants des usagers », la FNAUT s'est bien gardée de désigner les responsables du déraillement du train Intercités Paris-Limoges survenu en gare de Brétigny-sur-Orge le 12 juillet 2013 (FNAUT Infos 217) : 7 morts et une quarantaine de blessés.

Créé en 2004, le Bureau d'Enquêtes sur les Accidents de Transport Terrestre (BEATT) dépend du ministère de l'Écologie. Sa mission, purement technique, est de réaliser des enquêtes sur les accidents afin d'en établir les circonstances, d'en identifier les causes, d'émettre des recommandations, et non de déterminer des responsabilités. Il a accès aux dossiers d'information ou d'instruction judiciaire concernant les accidents qu'il analyse. Il est tenu de rendre publics ses rapports.

Dans un premier rapport publié en 2014, le BEATT a mis en cause les règles de maintenance de la SNCF et « l'efficacité globale du processus de surveillance de la voie et de ses appareils ». Les défauts qui ont mené au déraillement (la rupture de 3 des 4 boulons fixant une éclisse qui

a fini par pivoter autour du 4ème et provoquer le déraillement) n'avaient pas été repérés lors d'un contrôle de routine effectué une semaine avant l'accident.

Dans son rapport définitif publié début septembre 2015, le BEATT formule des recommandations plus précises adressées à SNCF Réseau, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire (ex-RFF) qui a repris les activités de SNCF Infra, et relatives au « management de la maintenance du réseau ferré national (RFN) » :

- « faire vérifier régulièrement par des audits externes (...) que l'évolution de l'âge moyen des différentes composantes du RFN est conforme aux orientations prises et que les moyens alloués à l'entretien sont cohérents avec les besoins » ;

- « améliorer la politique d'affectation des cadres dans les établissements en charge de la maintenance », l'encadrement étant « particulièrement jeune, souvent inexpérimenté et fragilisé par le turn-over » ;

- mettre en place des « contrôles de l'état réel d'un échantillon d'équipements ayant récemment fait l'objet d'interven-

tions de surveillance ou d'entretien afin d'évaluer la pertinence des règles de maintenance et la qualité de leur mise en œuvre ».

La FNAUT s'est constituée partie civile auprès du Tribunal de Grande Instance d'Évry dès l'ouverture de l'information judiciaire. Elle attendra la publication des conclusions de l'enquête, toujours en cours, pour s'exprimer sur les responsabilités.

A méditer

Gilles Dansart, éditeur de Mobilette, à propos du rapport de l'Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne (EPFL) commandé par la SNCF et publié début septembre : « Ce rapport ne permet pas d'établir un lien entre l'état de l'infrastructure et des incidents ou accidents sur le réseau, a fortiori celui de Brétigny. Si le vieillissement de l'infrastructure peut accroître le risque de défaillance d'un composant, *c'est bien le niveau de maîtrise de ce risque qui détermine le niveau de sécurité, et non pas l'âge lui-même du composant* ».

LA JOURNÉE NATIONALE DE LA COMMUNICATION SUR LA QUALITÉ DE L'AIR

A l'occasion de la première journée nationale de la qualité de l'air, la FNAUT a rappelé que le développement des transports urbains et ferroviaires est, avec l'encouragement à l'usage de la bicyclette, une composante essentielle de toute politique visant à réduire la pollution de l'air et à améliorer la santé publique.

Mais le ministère de l'Écologie, promoteur de cette journée, avait des ambitions plus modestes. La journée visait d'abord « à sensibiliser les citoyens, à leur faire prendre conscience de l'importance de respirer un air de bonne qualité », « un enjeu sanitaire, environnemental et économique majeur ».

Les citadins et les riverains des grands axes routiers et des grands aéroports ont-ils vraiment besoin d'être sensibilisés à la qualité de l'air ? Ils savent depuis longtemps qu'ils respirent un air pollué par les particules fines, les oxydes d'azote et autres composés organiques volatiles (COV)..., et que cette pollution est responsable des maladies respiratoires dont ils souffrent comme leurs enfants. Et ils attendent avec impatience que le gouvernement mette en œuvre des mesures sérieuses dans le secteur de la mobilité, afin de réduire les trafics routiers et aériens.

Le ministère invitait aussi les acteurs à « se mobiliser ». Mais, alors que les déplacements sont la principale source de pollution de l'air comme le minis-

tère l'explique lui-même, la FNAUT n'a pas été invitée à participer au comité de pilotage de la journée. Quant au public, comment pourrait-il changer ses comportements de mobilité quand la voiture reste aussi souvent indispensable faute d'alternative crédible ?

On reste dubitatif face aux procédures mises en place par le ministère : un appel à projets « villes respirables » offrant une subvention de 30 % aux collectivités **sauf pour les infrastructures de transport**, un plan national de surveillance de la qualité de l'air (PNSQA) dont l'objectif n°2 consiste à « organiser la surveillance au service de l'action », l'objectif n°3 à « organiser la communication pour faciliter l'action » et l'objectif n°6 à « structurer une démarche prospective collaborative »... Réglementer l'accès du trafic routier et sa vitesse dans les zones denses les plus polluées est utile, mais c'est sur l'ensemble du territoire qu'il faut agir, en favorisant un report de trafic sur les modes vertueux.

A quand une politique traduisant les bonnes intentions ? Les transports collectifs urbains, saturés dans les zones denses et sous-développés dans les zones périurbaines, nécessitent, en région parisienne comme en province, de très importants investissements. Les aménagements cyclables sont notoirement insuffisants. Quant au réseau ferré, il manque au moins un milliard d'euros par an pour enrayer son vieillissement,

le moderniser et le développer, afin de faciliter la circulation des trains de voyageurs et de fret.

Est-il cohérent, pour n'évoquer que des décisions récentes du gouvernement, de réduire de 400 millions d'euros le budget 2016 de l'AFITF, l'agence de financement des infrastructures de transport, déjà fragilisée par l'abandon calamiteux des recettes de l'écotaxe nationale (l'AFITF doit verser aussi plus de 500 millions d'indemnités à la société Ecomouv) ? de réduire de moitié l'indemnité kilométrique promise aux salariés cyclistes et de retarder sa mise en œuvre ? d'abandonner l'autoroute ferroviaire atlantique et d'investir plus de 3 milliards d'euros pour renforcer la capacité du réseau autoroutier ?

Une fiscalité écologique est indispensable. L'effondrement du prix du pétrole rend possible aujourd'hui une hausse de la taxation des carburants routiers (un centime sur le seul gazole rapporte près de 400 millions d'euros par an), une taxation du kérosène consommé par les avions effectuant des vols intérieurs, et l'introduction d'écotaxes régionales sur le transport routier de fret.

La FNAUT attend donc du gouvernement qu'il renfloue l'AFITF grâce à cette ressource nouvelle, relance ainsi les investissements de transport urbain et ferroviaire, et renforce l'offre de transport : les opérations de communication ne peuvent suffire.

Le vélo encore oublié

Dans leur récent rapport « Le coût économique et financier de la pollution de l'air » (FNAUT Infos 238), les sénateurs ont fait le constat de l'inaction de l'Etat face à une pollution de l'air qui a des conséquences graves sur la santé publique et l'économie. Ils préconisent donc de s'attaquer aux sources principales de la pollution, en premier lieu au secteur des transports.

La réaction de la ministre de l'Ecologie a été immédiate : un nict catégorique à l'alignement de la fiscalité du diesel sur celle de l'essence. Pas de fiscalité écologique !

Face à ce constat des sénateurs et à l'immobilisme du gouvernement, on ne peut que déplorer, avec la Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUB), que les sénateurs n'aient pas eu l'idée de se tourner vers le vélo. Certes certaines de leurs propositions tendent à faciliter l'usage de moyens de mobilité durables, mais aucune d'entre elles n'intègre nommément la bicyclette. Une part modale du vélo de 30 %, observée dans plusieurs grandes villes européennes, diminuerait pourtant significativement les émissions polluantes.

Un appel à projets vélo

Afin d'atteindre cet objectif, la FUB propose au gouvernement d'inclure dans le prochain plan national vélo un appel à projets vélo, prévoyant une subvention globale de 200 millions d'euros destinée aux collectivités territoriales décidant de créer des infrastructures cyclables de qualité et de se doter de toutes les structures de services associées.

Un tel appel à projets serait complémentaire du 4ème appel à projets de TCSP réclamé par la FNAUT.

La FUB attend aussi avec impatience le décret fixant le montant de l'indemnité kilométrique vélo pour les salariés, indemnité expérimentée avec succès courant 2014 et prévue dans la loi sur la transition énergétique. Le vélo serait ainsi, enfin, reconnu comme un moyen de transport à part entière.

Le vélo gagne du terrain

Selon le CEREMA, 2 % seulement de déplacements urbains s'effectuent à vélo, alors que plus de 80 % d'entre eux se font sur moins de 5 km. Mais cette part modale atteint 7 % à Lyon (614 km de voies cyclables, 10 000 arceaux à vélos, 1 500 places de stationnement sécurisé aux abords des gares et des parkings relais), elle a doublé depuis l'introduction des vélos en libre service il y a dix ans (350 stations, 4 000 vélos et 58 000 abonnés aujourd'hui).

14 000 km de voiries urbaines sont désormais aménagées en France pour les cyclistes contre 6 000 en 2008.

UNE TRANSITION ÉNERGÉTIQUE SANS TRANSPORT COLLECTIF ?

La loi sur la transition énergétique adoptée le 23 juillet 2015 par le Parlement se focalise sur les véhicules dits propres. Elle ignore la capacité du transport collectif à attirer massivement des trafics routiers et aériens et à provoquer ainsi des économies d'énergie et d'émissions de gaz à effet de serre.

Une loi mal ciblée

La loi retient des principes utiles, en particulier la **prime vélo** pour les déplacements domicile-travail : l'exemple de grandes villes européennes (Copenhague, Amsterdam...) montre que le vélo peut en effet assurer une part très importante des déplacements urbains. Mais les modalités et le montant de cette prime, à laquelle Bercy est hostile, restent à préciser.

De même, la **hausse progressive de la fiscalité carbone** devra être confirmée par les prochaines lois de finances (la tonne de carbone passerait de 14,5 euros à 22 en 2016, 56 en 2020 et 100 en 2030).

Ceci étant, la loi privilégie de manière trompeuse (et très coûteuse pour l'Etat) les véhicules dits propres, comme si ces véhicules étaient vraiment écologiques, et *comme si la transition énergétique dépendait uniquement de l'introduction de technologies nouvelles et non des changements de comportements.*

Alors que le transport collectif, en particulier le tramway et le train, possède des avantages énergétiques et environnementaux évidents par rapport à l'automobile, à l'avion et au camion, la loi a complètement ignoré les possibilités de report modal.

Une politique qui ferme les yeux sur les objectifs de la loi

De manière plus regrettable encore, le gouvernement mène à l'égard du transport collectif une politique contradictoire avec les bonnes intentions énoncées dans la loi :

- hausse du taux de TVA de 7 % à 10 % (le taux est de 5 % seulement pour les produits de première nécessité) ;
- réduction de l'assiette du versement transport (VT) des entreprises, abandon du VT régional ;
- baisse des dotations de l'Etat aux collectivités locales, incitées à réduire l'offre et les investissements ;
- refus d'un 4ème appel à projets de transports urbains en site propre ;
- suppressions de services ferroviaires et fermetures de lignes ;
- relance de grands travaux autoroutiers, y compris en milieu urbanisé (La Réunion, Strasbourg, Grenoble...).

Il en résultera, contrairement aux objectifs officiels, une baisse de la fréquentation, une hausse du trafic automobile, une aggravation de la congestion urbaine, de la pollution de l'air, des gaspillages d'énergie et des émissions de carbone.

De la même manière, le transport ferroviaire du fret est délaissé : dégradation et fermeture de lignes capillaires fret, abandon de l'autoroute ferroviaire atlantique,...

Une loi mal ciblée sur la transition énergétique et l'organisation d'une conférence internationale sur le climat accompagnée de beaucoup de « communication » ne suffisent pas. Les évolutions technologiques nécessaires ne doivent pas servir d'alibi : la FNAUT attend du gouvernement une politique cohérente de relance des transports collectifs, composante indispensable de toute politique écologique.

Fiscalité écologique

Selon une commission d'enquête du Sénat, présidée par Jean-François Husson (UMP) et dont la rapporteure était Leila Aïchi (EELV), la pollution de l'air coûterait chaque année 100 milliards d'euros à la France, en dépenses de santé, absentéisme réduisant la productivité des entreprises, baisse des rendements agricoles, perte de la biodiversité, entretien des bâtiments dégradés. Dans son rapport accablant intitulé avec justesse « Pollution de l'air : le coût de l'inaction », la commission note que « la pollution atmosphérique n'est pas qu'une aberration sanitaire, c'est aussi une aberration économique ». Elle propose donc de s'attaquer aux sources principales de pollution, à commencer par les transports, responsables de 59% des émissions de NOx et entre 16 et 19% des émissions de particules fines.

Elle préconise l'alignement progressif jusqu'en 2020 de la fiscalité de l'essence et du diesel (l'écart de taxation est de 17 centimes par litre), et une taxe sur les émissions polluantes (responsables de 42 000 morts prématurées par an en France) (une hausse de la fiscalité sur le gazole a été immédiatement repoussée par Ségolène Royal). Elle veut aussi édicter des normes plus sévères et accélérer le soutien aux transports propres : véhicules hybrides et électriques, fret ferroviaire.

Faute de fiscalité écologique, le gouvernement adapte aujourd'hui ses choix aux moyens financiers très limités dont il dispose et fait de l'investissement dans les transports une variable d'ajustement. La nouvelle fiscalité lui permettrait au contraire de sélectionner les projets en fonction des impératifs écologiques et d'aménagement du territoire de plus en plus délaissés : la baisse spectaculaire du prix du pétrole lui fournit une occasion unique de la mettre en place.

A l'occasion des prochaines élections régionales, la FNAUT a posé 6 questions aux partis politiques. Seuls EELV, l'UDI, le PS et le MODEM ont répondu.

1. Êtes-vous favorable à une exploitation de certaines liaisons ferroviaires en délégation de service public (DSP), impliquant une mise en concurrence de la SNCF avec d'autres exploitants ?

2. Comment concevez-vous la coordination train-autocar ? Faut-il effectuer des transferts sur route de services ferroviaires existants ?

3. Quelles sont vos propositions en matière de tarification du TER ?

4. Les Régions doivent-elles participer aux investissements dans le secteur de la mobilité, et si oui lesquels (grands projets nationaux, modernisation d'infrastructures existantes, réouvertures de lignes ferroviaires) ?

5. Que proposez-vous pour augmenter les moyens financiers des Régions ? Quelle répartition entre la modernisation du rail et celle de la route préconisez-vous ?

6. Les Régions doivent-elles s'impliquer dans le transport du fret ?

Réponse d'EELV

1. Tout en restant attachés à l'unicité du réseau ferré national, les écologistes souhaitent la création de régions régionales de transport afin de pouvoir expérimenter une prise de responsabilité plus directe des lignes et missions TER (lignes à matériel dédié, gares, distribution, information,...).

2. Le car n'attire qu'environ un tiers des usagers du train, à fréquence égale et durée du trajet comparable. A de rares exceptions près, le car ne peut donc constituer une alternative crédible au train existant, mais il peut renforcer l'offre à des horaires ou pour des trajets aujourd'hui mal couverts.

3. Le maintien de tarifs sociaux nationaux, et notamment d'abonnements de travail, est contraire à la liberté tarifaire accordée aux régions par la loi du 4 août 2014. Les écologistes souhaitent introduire dès 2017 des gammes tarifaires simplifiées, zonales et intermodales (TER + transport urbain) et, dans ce cadre, des tarifs sociaux. Ils sont favorables à une autorisation réciproque d'emprunt des trains TER et nationaux.

4. Les Régions doivent se désengager des travaux routiers et des grands travaux ferroviaires (Lyon-Turin). Si elles investissent seules dans des infrastructures non routières, elles doivent bénéficier de transferts de gestion.

5. Les Régions doivent disposer de ressources fiscales propres par transfert de ressources de l'Etat compensant les désengagements de l'Etat sur les compé-

tences transférées. Elles doivent pouvoir expérimenter une redevance kilométrique poids lourds pour investir dans la transition énergétique.

Pour les grands projets utiles, les écologistes proposent de faire appel à l'emprunt citoyen après consultation citoyenne de portée indicative.

6. Afin de réduire le trafic poids lourds, les écologistes souhaitent une réglementation plus stricte du trafic sur route et en ville. Les régions doivent s'impliquer dans l'émergence d'opérateurs fret de proximité.

Réponse de l'UDI

1. L'UDI est favorable à l'expérimentation rapide d'une concurrence régulée dans le cadre de délégations de service public garantissant fiabilité et sécurité, mieux adaptées au mode ferroviaire qu'une ouverture libre du marché.

2. La viabilité des trains Intercités étant aujourd'hui remise en question, l'autocar offre un moyen alternatif à bas coût pour les trajets à longue distance et une solution de repli ou de remplacement pour les trajets entre villes moyennes. La libéralisation peut préserver et même améliorer la desserte de l'ensemble du territoire. La coordination train-car passe par la création de gares multimodales.

3. En Ile-de-France, le tarif unique Navigo à 70 euros est positif en termes de cohésion sociale, mais il manque 300 millions par an pour le financer : il faudra trouver des économies car le versement transport des entreprises a déjà été augmenté. L'essentiel pour les usagers est le rapport qualité/prix : à quoi bon un train moins cher s'il n'est ni fiable ni confortable ?

Les Régions doivent renforcer et appliquer les pénalités pour non-respect par la SNCF des conventions Région-SNCF. L'entretien du réseau et le renforcement de la sécurité sont essentiels : il serait donc démagogique de se concentrer sur la seule baisse des tarifs.

4. Les Régions doivent participer au financement de la mobilité, à un réseau de pistes cyclables par exemple.

5. Le financement du TER ne doit pas reposer sur la création de nouvelles taxes sur les entreprises et impôts sur les particuliers. Une écotaxe régionale sur les poids lourds en transit peut être une solution pertinente, en particulier en Ile-de-France, mais malheureusement refusée par le gouvernement. La lutte contre la fraude dans les transports publics, qui coûte 500 millions d'euros par an, est un objectif prioritaire.

6. Il faut désaturer le réseau routier et, dans ce but, concentrer les investissements sur le fret ferroviaire et fluvial.

Réponse du PS

1. Le PS exprime clairement sa réticence face à la concurrence dans le secteur ferroviaire : elle n'est pas une garantie de dynamisme nouveau ou d'amélioration du service aux usagers ; il s'agit d'organiser l'exercice d'une mission de service public et non de privatiser ; il faut traiter en amont la question majeure du respect des conventions collectives et des conditions de travail ; le PS sera extrêmement vigilant à un égal traitement des salariés pour des travaux identiques.

2. La libéralisation du transport par autocar soulève une inquiétude légitime des Régions quant au risque de concurrence avec les TER. Cependant le transfert du train vers l'autocar n'est pas une régression s'il s'agit de maintenir ou développer des dessertes dont la mauvaise efficacité par fer fragilise leur devenir. Mais le PS restera vigilant quant à l'impact économique et environnemental de tels transferts.

3. La situation des Régions au regard de la couverture par les usagers du service rendu n'est pas homogène, il devient difficile dans ces conditions d'avoir une politique tarifaire nationale unique. En revanche, toute gamme tarifaire qui propose des tarifs sociaux est une bonne chose. Le PS est particulièrement favorable à la gratuité des transports scolaires.

4. Le PS regrette la disparition de l'écotaxe et mesure les difficultés à financer les grandes infrastructures. Mais les Régions peuvent et doivent être présentes. La priorité doit être celle du ferroviaire même si la répartition entre rail et route doit prendre en compte les inégalités de situations (état des réseaux et besoins de désenclavement). Les objectifs prioritaires du PS sont la relance de l'investissement dans les infrastructures, le développement des énergies renouvelables et la justice sociale. Le PS favorisera, à chaque fois que cela sera possible, les solutions les moins polluantes et consommatrices de ressources naturelles.

5. La revendication d'un versement transport régional des entreprises semble légitime, mais nous sommes dans un moment qui est celui d'une reconstruction de la compétitivité de nos entreprises. Une autre voie a donc été choisie et un compromis a été trouvé avec l'ARF : les régions vont percevoir 50% de la cotisation sur la valeur ajoutée des entreprises au lieu de 25 %.

6. Les Régions sont indirectement concernées du fait de leur action sur les infrastructures. De là à considérer qu'une nouvelle politique doive leur être attribuée, il faut garder raison et en rester à la compétence voyageurs.

Elections régionales : le cas de l'Île-de-France

Le **MODEM** nous a informés qu'il ne dispose pas encore d'un programme national. Il nous a cependant communiqué son programme pour l'Île-de-France :

- fusionner la Région et la métropole du Grand Paris et créer une autorité des transports unique regroupant le STIF et le Grand Paris Express et disposant de compétences élargies (vélopartage et autopartage, stationnement) pour mettre fin à une gouvernance illisible ;

- doubler l'effort actuel d'investissement dans le cadre d'une enveloppe financière inchangée (?) ;

- donner la priorité aux transports publics existants et faciliter les déplacements banlieue-banlieue pour lesquels la voiture reste nécessaire.

Le **MODEM** propose un benchmark « marche à pied » listant les meilleures initiatives prises en faveur des piétons, le développement de low-infrastructures pour généraliser le covoiturage et l'autopartage, la création de tiers-lieux et d'espaces de coworking dans les gares et la modulation des horaires de travail. Le thème du tarif unique du pass Navigo n'est pas abordé.

Ne pas oublier les routes

Valérie Pécresse, candidate LR, veut commander 700 rames de RER et de Transilien, et reprendre les investissements routiers, en priorité le prolongement de l'A104.

« La Région n'a pas, aujourd'hui, la compétence des routes et le gouvernement a refusé mon amendement qui proposait de la lui donner. Par idéologie et sous la pression des écologistes, la route est devenue un mot tabou et la gauche régionale qui l'a complètement délaissée, oubliant que la majorité des Franciliens sont encore obligés de prendre leur voiture pour se rendre à leur travail. Beaucoup de bus utilisent la route. En dix ans, le budget « routes et voiries » de la Région a été divisé par deux (120 millions d'euros en 2005 contre 59 millions en 2015). Nous avons le plus gros embouteillage d'Europe, le record de 450 km de bouchons a été battu en octobre dernier ».

Le pass Démago gratuit

Le tarif unique du pass Navigo à 70 euros par mois, est effectif depuis septembre 2015. Il n'est pas financé : malgré une hausse du versement transport de 220 millions d'euros, il manque encore environ 250 millions au budget 2016 du STIF et une baisse des investissements de la Région est à craindre, notamment sur les projets de transport. **Emmanuelle Cosse**, candidate EELV, s'est cependant déclarée favorable à la gratuité des transports, sans préciser son mode de financement.

BRÈVES

Permis à points

+ **8 points** pour Bénédicte Ariès, conseillère municipale EELV de Pontoise (Val d'Oise). Elle a été la seule, au sein du conseil municipal, à avoir le courage de voter contre une motion typiquement « nymbiste » refusant le passage du fret ferroviaire sur la ligne Serqueux-Gisors et demandant à la SNCF de rechercher un autre itinéraire (qui n'existe pas) (voir page 8).

- **5 points** à l'agence Pôle Emploi de Berck. Ses locaux implantés près de la gare routière ont été déplacés récemment dans une zone périphérique située à plus de 2 km : aucune ligne de bus ne reliant les deux sites, les 5 560 chômeurs suivis par l'agence doivent, s'ils ne sont pas motorisés (c'est souvent le cas), marcher plus d'une heure pour y aller et en revenir.

- **10 points** à l'animateur de télé Christophe Dechavanne a été flashé le 29 août dernier alors qu'il roulait sur l'autoroute A71, dans le Loir et Cher, dans une grosse berline lancée à plus 230 km/heure. Il était accompagné d'un de ses enfants mineur. Il a été arrêté, convoqué au tribunal et s'est vu retirer son permis de conduire.

Populisme affligeant

Xavier Bertrand, maire LR de Saint-Quentin et candidat à la présidence du Conseil régional Nord - Pas de Calais - Picardie, à propos de la vitesse de 90 km/h sur les autoroutes urbaines : « c'est une nouvelle manière de harceler en permanence les Français, qui en ont marre de la réglementation matin, midi et soir ; 90 km/h, c'est tout simplement pour faire des PV. Qu'on nous laisse vivre, qu'on nous laisse respirer ». Respirer ? Mais c'est précisément ce que veulent les citoyens asphyxiés par le trafic routier. A défaut de celle du Conseil régional, M. Bertrand pourrait postuler à la présidence de l'association 40 millions d'automobilistes.

« Sauvons nos trains »

Il est encore temps de signer la pétition nationale lancée par la FNAUT : « Sauvons nos trains », qui dénonce la dégradation des services ferroviaires.

La FNAUT est une association de consommateurs strictement indépendante des partis politiques, des transporteurs, des syndicats, de l'administration, ... Avec elle, signez la pétition qui sera adressée au Président de la République et au Premier ministre :

<http://tinyurl.com/petition-fnaut>

Proposez cette pétition aux membres de votre famille, à vos amis, voisins, collègues de travail, ... Son impact auprès des pouvoirs publics dépend d'abord de vous !

BIEN DIT

✓ **Dominique Bussereau**, ancien ministre des Transports, sur Public Sénat : « La Cour des comptes dit parfois des bêtises. Ce qu'elle vient de dire sur le TGV est un tissu d'âneries que tous les élus, de droite ou de gauche, ont considéré de la même manière ».

Bêtisier

✗ **Gilles Leflambe**, président de l'association Voies et voix en pays de Bray : « Le fret ferroviaire, s'il reprend sur Serqueux-Gisors, n'apportera que des désavantages au pays de Bray. Pourquoi s'obstiner à envoyer les convois de fret à Paris, c'est un reste historique du système jacobin ! » (voir page 8). Faut-il envoyer le fret à Romorantin ?

✗ **Jean Boutry**, maire PS de Cran-Gevrier (Haute-Savoie), lors de l'inauguration sur sa commune d'un site propre pour bus d'une longueur de 330 m. Selon ce spécialiste bien connu des matériels de transport public : « un BHNS, c'est un tramway sur pneu ».

A droite ou à gauche ?

Dans beaucoup d'anciennes colonies britanniques comme l'Inde en particulier, on roule à gauche sur les routes, le volant des voitures et camions étant placé sur la droite du véhicule. En Birmanie, le dictateur militaire Ne Win a imposé, en 1970, la circulation à droite, sans doute pour se démarquer de l'ancien occupant, mais le volant restant à droite : les bus débarquent donc leurs clients au milieu de la route...

Mais, le 7 septembre dernier, l'actuel gouvernement a décidé de conserver la circulation à droite, le volant devant passer à gauche dans un délai de 90 jours, malgré les protestations des automobilistes, qui ne percevront aucune aide pour changer de véhicule, et des concessionnaires automobiles qui ne savent que faire de leur stock de 50 000 voitures au volant à droite. Les limousines de fonction des membres du gouvernement seront importées de Chine, où le volant est à gauche (La Croix).



Tout va bien, les trains vides sont à l'heure (photo prise à Paris Gare-du-Nord par Gilles Laurent)

Rives - Saint-Rambert

La ligne Rives - Beaurepaire - Saint-Rambert d'Albon (Isère) à voie unique, dite de la plaine de la Bièvre, relie les lignes Lyon-Grenoble et Lyon-Valence. Elle fait partie des 4 000 km de lignes du réseau ferré national actuellement sans trafic, mais sa réouverture est inscrite au schéma régional des transports Rhône-Alpes à l'horizon 2030.

La FNAUT est, depuis longtemps, attentive à la protection de telles emprises ferroviaires auxquelles il est souvent porté atteinte, notamment lors de travaux routiers réclamés par des collectivités locales.

Pour la première fois dans une telle situation, un préfet engage des poursuites judiciaires contre un département aux fins de remise en état du domaine public ferroviaire. C'est un événement important pour la protection des lignes « à rouvrir », la FNAUT y a contribué.

Le 12 janvier 2005, la FNAUT signalait à RFF et au préfet de l'Isère des « emprunts routiers » illégaux sur la ligne Rives - Saint Rambert, commis par le département de l'Isère, et leur demandait d'engager des poursuites en vue de la remise en état du domaine public ferroviaire. Les autorités n'ont pas fait preuve d'empressement à combattre ces infractions. Mais, après 10 ans de procédures juridictionnelles, la FNAUT vient d'obtenir que la SNCF dresse six-procès-verbaux d'infraction (11 juin 2015) pour les six chantiers routiers concernés, et que le préfet engage les poursuites contre le département de l'Isère (6 juillet 2015).

Le Tribunal administratif de Grenoble est donc saisi et, dans une telle procédure, est tenu d'ordonner la remise en état du domaine public. La FNAUT interviendra très prochainement devant ledit Tribunal pour obtenir que la remise en état s'effectue convenablement par la reconstitution de passages à niveaux fonctionnels pour une future circulation ferroviaire.

Malgré les réticences initiales de la SNCF et du préfet, la FNAUT a donc réussi à sortir ces autorités de leur torpeur. Ce réveil ne doit pas concerner la seule ligne Rives - Saint Rambert, si symbolique soit-elle. Des dizaines de lignes sans trafic ont vocation à rouvrir à moyen terme et doivent faire l'objet d'une stricte protection. La FNAUT redoublera de vigilance à leur égard, et collaborera désormais volontiers avec la SNCF et les autorités préfectorales pour faire cesser les atteintes au domaine public ferroviaire, qu'elles soient commises par des particuliers ou des collectivités locales, notamment lors d'aménagements routiers.

Xavier Braud

Rappelons que la FNAUT et l'AEDTF avaient proposé, en 1998, la réouverture de la ligne Rives - Saint-Rambert, encore ouverte au fret local de fret, et son raccordement vers Beaurepaire à la LGV Méditerranée, dans le but d'accélérer les relations Paris-Grenoble et Lyon-Grenoble d'environ 15 minutes, et de créer des relations directes Grenoble-Vienne - Saint Etienne (FNAUT Infos 78).

Morlaix-Roscoff : une ligne oubliée

L'antenne Morlaix - Saint-Pol-de-Léon - Roscoff de la radiale Paris-Brest est menacée de fermeture malgré les dénégations de la Région Bretagne. La SNCF n'en voit que les charges et en ignore les retombées économiques.

En effet, la voie et surtout le viaduc de la Penzé sont en mauvais état, la vitesse des trains a été réduite à 30 km/h sur le viaduc, la ligne (28 km de voie unique non électrifiée) ne possède aucun point de croisement.

L'exploitation ferroviaire est squelettique : deux allers-retours par jour, dont les horaires sont inadaptés aux besoins de la clientèle ; l'essentiel de la desserte s'effectue par autocar. Quant au trafic de fret légumier, il a disparu début 1991, ruiné suite à l'achèvement du plan routier breton, si bien que c'est le trafic voyageurs seul qui doit supporter les coûts d'infrastructure.

Aucun projet de rénovation de la ligne n'existe à ce jour. Pourtant un potentiel de trafic important existe : le centre héliomarine de Roscoff attire de nombreux touristes ; le port du Blosson à Roscoff, qui n'est pas desservi malgré la proximité de la ligne, est relié trois fois par jour à Plymouth par des ferries de 500 à 800 passagers ; il existe déjà une excursion touristique train + bateau, baptisée « à fer et à flots ».

Avec l'aide de la FNAUT Bretagne, nous venons donc de créer l'Association pour la Promotion de la ligne Morlaix-Roscoff (apmr.association@gmail.com). L'association, qui est pleinement soutenue par les communautés de communes de Morlaix et du Pays Léonard, demande en priorité à SNCF Réseau et à la Région d'engager une étude pour déterminer l'état précis du viaduc de la Penzé et chiffrer les travaux nécessaires. Elle demande aussi une optimisation de l'exploitation : des horaires adaptés aux besoins et des correspondances systématiques avec les TGV et TER s'arrêtant à Morlaix, la création d'une halte au port du Blosson et celle d'une voie d'évitement à Plouenan.

Sylvie Fillon, présidente, APMR

Serqueux-Gisors

Fin 2013, la ligne à voie unique Gisors-Serqueux a été rouverte au trafic voyageurs (FNAUT Infos 224). Il s'agit aujourd'hui de l'utiliser au mieux pour le transport du fret. La ligne est stratégique pour la desserte du port du Havre, qui cherche à agrandir son hinterland, car elle se situe dans le prolongement de la ligne Motteville-Montérolier-Buchy qui contourne Rouen par le Nord et dont la réouverture a été longtemps retardée par l'opposition de quelques riverains (la FNAUT avait alors fortement soutenu RFF devant les tribunaux en 2008).

La ligne Serqueux-Dieppe permet donc de créer un nouvel itinéraire fret Le Havre-Paris, devenu indispensable car la ligne Le Havre-Rouen-Paris est aujourd'hui saturée par le trafic voyageurs. Il est nécessaire d'améliorer sa capacité et ses performances, ce qui implique son électrification, une nouvelle signalisation, la suppression de passages à niveau et la création d'un raccordement pour éviter le rebroussement de Serqueux.

La modernisation permettra de faire circuler 25 trains de marchandises par jour. Outre une meilleure desserte des ports du Havre et de Rouen, il en résultera une réduction sensible du trafic routier de fret et de ses nuisances.

Le projet suscite cependant l'hostilité des riverains du futur itinéraire ferroviaire, en particulier à Pontoise, dont les élus soutiennent les protestations typiquement « nymbistes » et veulent renvoyer les nuisances chez les autres en réclamant à SNCF-Réseau de rechercher un autre itinéraire... dont tout le monde sait qu'il n'existe pas.

Le nombre d'habitants gênés par le bruit et les vibrations du trafic routier est bien supérieur à celui des habitants gênés par le passage des trains de fret. La capacité d'un train de fret lui permet de remplacer entre 20 et 50 camions : les mesures permettant de développer le fret ferroviaire sont donc largement bénéfiques aux riverains des grands axes de circulation du fret.

La FNAUT donne donc un avis très favorable au projet de modernisation de la ligne Serqueux-Gisors, qui répond manifestement à l'intérêt général.

fnaut infos- Bulletin mensuel d'information

Directeur de publication : Jean Sivardière
CPPAP n° 0920 G 88319 - Dépôt légal n°239
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

LES CONTRATS DE PLAN ETAT-RÉGIONS : ENCORE TROP D'ARGENT POUR LA ROUTE !

Stationnement urbain : une réforme en panne

Lors de son passage aux Journées nationales du transport public début octobre à Lyon, le Premier ministre a certes manifesté son intérêt pour ce secteur, mais il n'a fait aucune annonce visant à résoudre les difficultés rencontrées. Bien au contraire, il a confirmé un nouveau report de la décentralisation du stationnement urbain, prévue par la loi Métropoles du 27 janvier 2014.

La réforme devait initialement entrer en vigueur le 1er janvier 2016, puis le 1er octobre 2016 : ce sera finalement, si tout va bien, pour le 1er janvier 2018... Ce nouveau report, justifié par le souci d'une bonne préparation juridique et technique, est doublement inquiétant.

Il prive les autorités responsables de la mobilité durable (AOMD) d'un outil leur permettant de gérer le stationnement en cohérence avec leur politique de déplacements urbains : si elles peuvent déjà fixer librement le niveau de la redevance de stationnement, c'est l'Etat qui réglemente et perçoit les amendes. Le report les prive d'autre part d'une ressource nouvelle (évaluée par l'UTP à 400 millions d'euros par an pour l'ensemble des AOMD) utilisable pour maintenir et développer l'offre de transport public. La loi prévoit en effet la dépénalisation des amendes de stationnement et l'affectation directe de leur produit au financement des transports collectifs locaux (FNAUT Infos 219) : seul le stationnement gênant ou dangereux, interdit par le code de la route, reste dans le domaine pénal.

Les reports successifs de la réforme cachent mal l'hostilité des ministères de l'Intérieur et de la Justice à une réforme qui réduit leurs prérogatives... et le manque de volonté politique du gouvernement, soucieux avant tout de ne pas mécontenter les associations d'automobilistes, inquiètes d'une éventuelle hausse du montant des amendes (qui pourrait ne pénaliserait que les fraudeurs).

Malgré ses discours répétitifs sur la pollution de l'air et les « villes respirables », le gouvernement préfère retarder la mise en œuvre d'une réforme vertueuse qui permettrait aux élus locaux de mettre fin à une fraude massive et de gérer de manière rationnelle le trafic automobile en ville afin d'améliorer le cadre de vie et la santé des citoyens.

Bruno Gazeau



Photo : Marc Debrincat

Les Contrats de Plan Etat-Régions (CPER) 2015-2020 ont été négociés dans le plus grand secret. Hors Ile-de-France, leur volet Mobilité se caractérise par une place exagérée des investissements routiers, imposée par le gouvernement en contradiction avec les bonnes intentions exprimées dans la loi sur la transition énergétique. Les investissements ferroviaires, qui auraient dû recevoir une véritable priorité, n'ont été sauvegardés que par la volonté des élus régionaux, et leur niveau n'est pas à la hauteur des enjeux de service public, d'aménagement du territoire, de dépendance pétrolière et de dérèglement climatique : ils sont insuffisants pour garantir la pérennité du réseau ferré et lui donner les performances qui lui permettraient de concurrencer efficacement la route (p. 2 à 4).

Le projet GPSO bientôt déclaré d'utilité publique ?

Indépendamment des pressions exercées par les grands élus et les décideurs économiques d'Aquitaine et Midi-Pyrénées, le gouvernement, après avoir entériné l'absurde projet de LGV Poitiers-Limoges, ne pouvait écarter le projet de prolongement de la LGV SEA Tours-Bordeaux jusqu'à Toulouse et Dax (GPSO) qui, lui, répond à des objectifs rationnels d'aménagement du territoire et d'écologie : rattachement de Toulouse et du sud-Aquitaine au réseau des LGV, qui s'étendra ainsi en direction du réseau espagnol ; meilleure rentabilité de la LGV SEA ; rapprochement des deux métropoles Bordeaux et Toulouse en forte croissance démographique ; amorce d'une transversale sud à grande vitesse ; basculement d'une part significative du trafic aérien Paris-Toulouse (3 millions de passagers/an) sur le rail et élimination définitive de l'hypothèse d'un 2ème aéroport toulousain.

Mais, si la procédure suit son cours, les intentions du gouvernement restent à clarifier et le problème du financement n'est pas réglé. Alors que plus d'un milliard d'euros par an manque déjà aujourd'hui au rail, une ressource nouvelle est indispensable pour assurer l'extension du réseau des LGV (GPSO, Montpellier-Perpignan) d'une part, la régénération et la modernisation du réseau ferré classique d'autre part (la pérennité des lignes Agen-Périgueux et Bergerac-Sarlat est incertaine).

Le gouvernement peut abandonner divers projets, en particulier routiers, qui n'ont plus aucun sens aujourd'hui et ne survivent que par conservatisme, et profiter de la baisse spectaculaire du prix du pétrole pour relever la taxation des carburants routiers. Des sommes considérables peuvent ainsi être collectées et investies intelligemment dans des projets d'avenir.



Un CPER est un contrat établi et signé par l'Etat et un Conseil Régional ; il est accompagné de conventions d'application, ciblées, avec d'éventuels autres cofinanceurs. La procédure de mise au point d'un CPER est complexe.

Ainsi, en Lorraine, fin 2014, le préfet de Région a reçu un mandat financier de l'Etat : pour la mobilité, l'apport de l'Etat passait de 523 millions d'euros (CPER 2007-2013) à 318 millions, total des crédits attribués par l'Etat et les établissements publics. Puis, au cours du premier semestre 2015, le CPER a fait l'objet d'un protocole Etat-Région sur les orientations retenues, d'une concertation avec les autres cofinanceurs, d'une « évaluation stratégique environnementale » par le Conseil régional, puis d'un vote de ce Conseil.

Opacité

Quelle que soit la Région considérée, l'information du grand public a été quasiment inexistante. L'élaboration des CPER s'est faite le plus souvent dans le secret, sans concertation.

Les acteurs régionaux ont pu cependant y participer indirectement. Ainsi, si la FNAUT n'a jamais été consultée par les préfets de Régions ou les Conseils régionaux même quand elle l'a demandé, elle a pu apporter son expertise à travers ses interventions dans des Conseils de développement d'agglomérations et ses auditions par plusieurs Conseils économiques, sociaux et environnementaux régionaux (CESER), invités eux-mêmes à donner des avis aux Conseils régionaux.

Investissement en baisse

Le diagramme de la page 3 donne l'évolution, depuis 1984, des contributions de l'Etat et de l'ensemble des Régions aux CPER. On observe :

- une augmentation des contributions de l'Etat et des Régions jusqu'en 2006, celle des Régions étant la plus rapide (elle dépasse celle de l'Etat en 2000) ;
- pour les CPER 2007-2014, une baisse de 31% de la contribution de l'Etat et de 14% de celle des Régions, d'où un écart accentué entre celles des Régions et celle de l'Etat, qui transfère des responsabilités aux Régions sans leur fournir les moyens financiers correspondants.

L'investissement total par habitant varie beaucoup d'une Région à l'autre : pour les CPER 2007-2014, 630 euros en Nord - Pas-de-Calais, 400 euros en Aquitaine et 270 euros seulement en Pays de la Loire.

Les priorités de l'Etat

Un nombre très limité de thématiques prioritaires a été retenu par l'Etat pour

2015-2020 (rien n'est prévu pour les transports urbains de province) :

- la mobilité (terrestre et maritime), qui absorbe 6,7 milliards d'euros, soit 54% de la contribution totale de l'Etat qui se monte à 12,5 milliards ;
- l'enseignement supérieur, la recherche et l'innovation (1,2 milliard) ;
- les filières d'avenir ;
- le très haut débit et le numérique ;
- enfin la transition écologique et énergétique (2,9 milliards).

La mobilité n'apparaît pas dans les chapitres « transition énergétique » des CPER (pas plus que dans la Loi de Transition Énergétique, qui ignore les transports collectifs, FNAUT Infos 239). Les CPER n'ont été encadrés par aucun objectif précis de report modal ou de réduction des émissions de carbone.

Un casse-tête

Nous avons cherché à évaluer de manière objective les nouveaux CPER sur la thématique de la mobilité en comparant les CPER des différentes régions.

- L'exercice est d'une rare complexité :
- les informations sont peu accessibles, obscures, parfois contradictoires ;
 - des crédits alloués, dans le cadre d'un CPER, à un projet inachevé (c'est souvent le cas des projets ferroviaires, plus rarement des projets routiers) peuvent être reportés sur le CPER suivant ; si c'est le cas, ces crédits, difficiles à détecter, auront été affichés deux fois pour une réalisation unique ;
 - un CPER peut associer d'autres partenaires institutionnels que l'Etat et la Région sur des objectifs particuliers, ce qui en complique la compréhension et la comparaison avec d'autres CPER ;
 - il est courant que soient engagés, parallèlement aux CPER, des programmes spécifiques pouvant recouvrir tout ou partie du contenu des CPER (par exemple un programme Strasbourg capitale européenne, une Convention interrégionale du Massif Vosgien, un Contrat de plan interrégional pour la vallée de la Seine) ;
 - des programmes d'Investissements d'Avenir (PIA) viennent également se greffer sur les CPER ;
 - à l'inverse, certains grands projets, le Grand contournement autoroutier ouest de Strasbourg par exemple, ne figurent pas dans les CPER.

Sur décision du gouvernement Ayrault, les CPER 2015-2020 réintègrent les travaux routiers auparavant affichés dans le cadre des Programmes de modernisation des itinéraires routiers non concédés (PDMI), ce qui invalide toute comparaison avec les CPER précédents. L'AFITF a consacré 1,5 milliard d'euros à ces travaux routiers. Les ports sont concernés par les CPER, mais pas les aéroports, on se demande pourquoi !

Les crédits du volet mobilité des CPER

Le montant total des crédits affectés à la mobilité, tous financeurs et tous modes confondus, s'élève à environ 22,7 milliards.

Le programme autoroutier (3,2 milliards) et les projets Métro du Grand Paris, Notre-Dame-des-Landes, Lyon-Turin et Seine-Nord relèvent de financements spécifiques hors CPER : sociétés autoroutières, VNF, Etat, collectivités territoriales, Bruxelles,...

Les crédits de l'Etat

Ils se répartissent ainsi :

- rail (province + Massy-Valenton) 1,85 milliard + Ile-de-France (Eole, RER, tangentes, tramways) 1,4 milliard ;
- route 3,1 milliards ;
- ports 0,26 milliard.

Les crédits des Régions

Toutes Régions confondues, ils se répartissent ainsi :

- rail 3 milliards (les autres collectivités locales apportent 1,2 milliard) + Ile-de-France 3 milliards ;
- route 1 milliard ;
- ports 0,3 milliard.

Les crédits totaux 2015-2020

Toutes sources de financement confondues, la répartition est la suivante :

- rail 7,7 milliards + Ile-de-France 7,5 milliards ;
 - fluvial 0,5 milliard (dont 0,2 venant de Voies Navigables de France) ;
 - route 5,4 milliards ;
 - ports 1,5 milliard,
- et si on considère les seules contributions directes de l'Etat et des Régions :
- rail 4,85 milliards + Ile-de-France 4,4 milliards ;
 - route 4,1 milliards ;
 - ports 0,56 milliard.

A partir des chiffres précédents, on peut faire les observations suivantes.

1 - La répartition des crédits, tous modes confondus, entre l'Etat (6,7 milliards) et les Régions (7,3 milliards) est assez équilibrée. On notera la contribution prépondérante, proche de 9 milliards, des « autres cofinanceurs » (établissements publics, départements,....).

2 - Les seuls transports publics franciliens absorbent le tiers de l'ensemble des crédits mobilité inscrits aux CPER.

3 - Hors Ile-de-France, l'Etat, tout en préparant la loi de transition énergétique et la COP 21, a nettement privilégié la route par rapport au rail.

4 - Les élus régionaux, pour la plupart très impliqués dans le développement du TER, ont au contraire, en général, nettement privilégié le rail.

5 - L'Ile-de-France reçoit 8,7 milliards, la Corse 30 millions. Le budget attribué aux autres Régions varie de 0,35 milliard (Auvergne) à 1,5 (PACA).

Les projets ferroviaires

Ces projets sont très variés, la liste ci-dessous n'est pas exhaustive (voir le site : transportrail.canalblog.com/) :

- **travaux liés à la mise en service d'une LGV** (4ème voie entre Vendenheim et Strasbourg, Roissy-Picardie, nœuds de Nîmes et Montpellier) ;

- **aménagement de gares** (mises en accessibilité) **et de nœuds ferroviaires** (Rouen, Nancy, Metz, Mulhouse, Rennes, Nantes, Saint-Nazaire, Laval, Orléans, Clermont, Lyon, Toulouse) ;

- **aménagement de pôles d'échange multimodaux** (Saint-Dié, Sarrebourg, Thionville, Longwy, Hagondange) ;

- **électrifications** (Amiens - Rang-du-Fliers, Angoulême-Royan, ligne Nice-Digne entre Nice et la banlieue nord) ;

- **modernisation de grands itinéraires classiques** (Paris-Cherbourg, Paris-Granville, Paris-Toulouse, Paris-Clermont, Rennes-Brest/Quimper, Niort - La Rochelle, Besançon-Belfort, ligne du Revermont, Aix-les-Bains - Annecy, Mandelieu-Vintimille) ;

- **régénération de grands itinéraires classiques** (Nantes-Bordeaux entre La Roche-sur-Yon et La Rochelle) ;

- **renforcements de capacité** (Bordeaux-Hendaye) ;

- **régénération de lignes régionales** (Barr-Sélestat, Clisson-Cholet, Tours-Loches, Poitiers-Limoges, Nexon - Saint-Yriex, Brive-Objat, ligne des Hirondelles, Paray-le-Monial - Chauffailles, Bordeaux - Le Verdon, Carcassonne-Quillan, Cambo - Saint-Jean-Pied-de-Port, Nice-Breil) ;

- **modernisation de lignes régionales** (Abancourt - Le Tréport, Bréauté-Fécamp, Lisieux-Trouville, Avranches-Dol, Guingamp-Paimpol, Dol-Lamballe, Rennes-Châteaubriant, Caen - Le Mans - Tours, Haguenau-Niederbronn, ligne Besançon-Le Locle, Nevers-Chagny, Auxerre - Laroche-Migennes, Lyon-Ambérieu, Tulle-Ussel, Firminy - Le-Puy, Langeac-Langogne, Alès-Langogne, étoile de Veynes, Bordeaux-Bergerac, Lamotte-Arcachon, Toulouse-Auch, Toulouse-Tarbes, Miramas - l'Estaque, Marseille-Aix) ;

- **travaux sur des lignes dédiées au trafic de fret** (Valenciennes-Mons, Auray - Saint-Brieuc) ;

- **réouvertures de lignes** (Belfort-Delle, Voves-Orléans, Orléans - Châteauneuf-sur-Loire, Oloron-Bedous). Trois nouvelles réouvertures sont prévues, celles des lignes Béthune-Bruay, Bollwiller-Guebwiller et peut-être Aix-étang de Berre.

Le CPER Vallée de la Seine prévoit, avec les études de la ligne nouvelle Paris-Normandie, la modernisation de Serqueux-Gisors pour une réouverture au trafic de fret (FNAUT Infos 239).

DES CRÉDITS TROP MAIGRES POUR LE RAIL

Les négociations entre l'Etat et les Régions, qui n'avaient pas les mêmes priorités, ont été difficiles. Le financement de la part Etat des CPER a été fragilisé par l'abandon de l'écotaxe poids lourds. Les Régions ont subi une réduction des dotations de l'Etat.

Et l'énergie, et le climat ?

Demande sociale croissante de transport collectif, pics de pollution : ces contraintes sont présentes dans les discours de l'Etat. Le gouvernement a même fait du climat une « grande cause nationale ». Mais, alors que l'élaboration des CPER lui donnait l'occasion d'infléchir sa politique traditionnelle, il a au contraire poussé les Régions à investir dans les routes.

On est donc revenu aux mauvaises habitudes : la route, on élargit ; le rail, on réfléchit. Comme le disait Jean-Marc Ayrault, « la route n'est plus tabou ». Les transports urbains de province, le vélo, le fret ferroviaire, la densification de l'habitat sont ignorés des CPER.

La volonté de Bercy est claire : abandonner les lignes ferroviaires, régionales et interrégionales, les moins fréquentées, du type UIC 7 à 9, quitte à oublier que les lignes capillaires génèrent 20 % du fret à longue distance.

Quant aux Régions, certaines d'entre elles acceptent cette orientation de l'Etat sans trop rechigner, la disparition de certaines lignes leur permettant de faire des économies grâce à des transferts sur route de services TER, et la plupart des élus restant persuadés des bienfaits économiques des investissements routiers et autoroutiers.

En Auvergne, alors que les liaisons interrégionales sont très menacées, le Schéma Régional Climat Air Energie (SRCAE) annonce fièrement son objectif de réduire de 29,4 % la consommation énergétique et de 15 % les émissions de gaz à effet de serre d'ici 2020 : il est permis de s'étonner de l'incohérence entre ces chiffres annoncés et la faiblesse des mesures proposées dans un secteur aussi important que celui de la mobilité.

Les travaux ferroviaires

L'ensemble des travaux ferroviaires est évidemment loin d'être négligeable (encadré). Mais on pouvait faire mieux.

Les sections de lignes suivantes sont laissées à l'abandon : Verdun - Saint-Hilaire-au-Temple, Sarreguemines-Bitche, Thionville-Apach, Contrexéville-Merrey, Laqueuille-Eygurande, Thiers-Boën, Neusargues - Saint-Chély, Rodez - Séverac-le-Château, Montréjeau-Luchon.

Si rien ne change, il en résultera la pérennisation de la fermeture des lignes Verdun-Châlons et Clermont-Ussel ainsi que la condamnation, à terme, des relations interrégionales Clermont - Saint-Etienne et Clermont-Béziers (ligne des Causses).

De grands projets sont laissés de côté : le saut de mouton entre la LGV nord et la ligne classique au nord d'Arras, la gare souterraine de Lyon - Part-Dieu, le tram-train lyonnais (Lyon-Tassin et la branche de Lozanne), la réouverture de Rennes - Saint-Nazaire,...

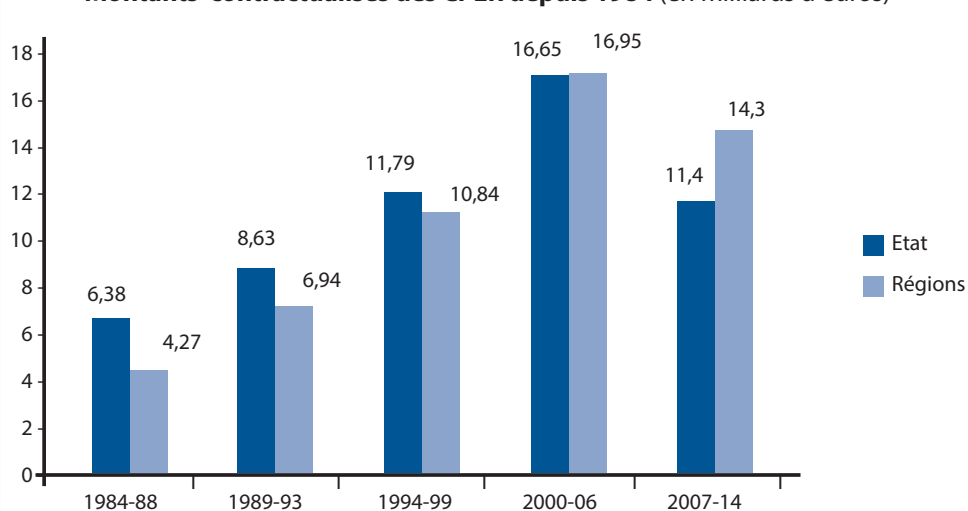
Pendant ce temps, beaucoup trop d'argent est encore consacré à des améliorations souvent contre-productives du réseau routier.

Le poids de l'Etat

Le rapport entre les crédits accordés au rail respectivement par l'Etat et par les Régions est de 0,54 en moyenne sur le territoire. Il est toujours inférieur à 1 sauf dans les Régions Champagne-Ardenne (1,5), Limousin (1,2) et Lorraine (1,6) : il est ainsi de 0,24 pour la Picardie, de 0,3 pour la Basse-Normandie, de 0,4 pour le Centre, de 0,47 pour l'Ile-de-France et de 0,5 pour le Nord - Pas-de-Calais. L'Etat se désengage et laisse les Régions investir sur le rail.

Le même rapport concernant les routes est de 3,1 en moyenne. Il est systématiquement supérieur à 1, ce qui traduit bien la volonté de l'Etat de favoriser la route, en particulier en Aquitaine, Auvergne, Basse-Normandie, Bourgogne, Centre, Limousin, Pays de la Loire, Picardie, Rhône-Alpes.

Montants contractualisés des CPER depuis 1984 (en milliards d'euros)



DES POLITIQUES TRÈS DIVERSIFIÉES

Rail et route

Nous avons étudié la répartition des crédits entre le rail et la route dans les différentes Régions (à l'exception de la Région Nord - Pas-de-Calais, les crédits consacrés aux ports et aux voies navigables sont négligeables devant ceux qui sont accordés à la route et au rail).

Nous désignons dans la suite par RT le ratio des crédits rail/route tous modes de financement confondus dans une Région donnée, et par RE et RR les rapport des crédits rail/route respectivement de l'Etat et de la Région considérée (encadré). Un ratio est élevé quand la dépense routière est faible et infini (∞) quand cette dépense est nulle.

Le ratio des dépenses rail/route de l'Etat sur l'ensemble du territoire est de 0,6 ; la moyenne des dépenses rail/route effectuées par les Régions est au contraire de 3. Cela explique qu'en général : $RE < RT < RR$. La seule exception est la Bretagne ($RE < RR < RT$), en raison d'une très forte contribution de SNCF Réseau au financement des travaux ferroviaires (685 millions).

Des CPER variés

Les régions où le CPER, tous modes de financement confondus, donne une priorité nette le rail par rapport à la route ($RT > 2$) sont les suivantes : Bourgogne, Bretagne, Centre, PACA, Pays de la Loire, Picardie, Rhône-Alpes et surtout Ile-de-France. Les régions où le CPER privilégie au contraire nettement la route face au rail ($RT < 0,5$) sont les suivantes : Auvergne, Franche Comté, Haute-Normandie.

Rappelons que le ratio RT peut dépendre fortement des crédits apportés par les « autres financeurs ».

Région	RE	RT	RR
Alsace	0,7	0,9	2,5
Aquitaine	0,6	1,4	∞
Auvergne	0,2	0,5	∞
Basse-Norm.	0,4	1,4	13,5
Bourgogne	0,7	2,7	11,1
Bretagne	0,8	2,5	1,1
Centre	2,4	3,6	∞
Champagne-Ar.	0,5	0,9	1,2
Corse	∞	∞	∞
Franche-Comté	0,3	0,4	0,9
Haute-Norm.	0,1	0,4	0,5
Ile-de-France	5,4	11,2	14,4
Languedoc-R	0,6	1,5	3,0
Limousin	0,8	1,7	4,7
Lorraine	0,7	0,8	
Midi-Pyrénées	0,4	0,8	1,4
Nord - PdC	0,9	1,9	6,5
PACA	1,4	2,9	4,3
Pays-de-la-Loire	1,0	2,4	70
Picardie	1,0	4,4	40
Poitou-Char.	0,5	1,1	2,0
Rhône-Alpes	1,3	3,4	13,5

En Alsace, de manière inattendue, on investit plus sur la route que sur le rail ($RT = 0,9$), mais ce dernier a bénéficié d'efforts importants précédemment, et un projet intéressant de réouverture (Bollwiller-Guebwiller) subsiste malgré le refus de l'Etat de la cofinancer.

Les Régions « ferroviaires »

C'est le ratio RR qui permet d'apprécier la volonté politique des élus de privilégier le rail, du moins dans le cadre des CPER. Cette volonté est spécialement marquée dans les Régions qui ne financent pas, ou presque pas, les routes (mais elles peuvent le faire, de manière moins lisible, par des subventions accordées à leurs départements).

Les Régions « ferroviaires », pour lesquelles $RR >> 1$, sont les suivantes : Aquitaine, Auvergne, Basse-Normandie, Bourgogne, Centre, Corse, Ile-de-France, Languedoc-Roussillon, Limousin, Nord - Pas-de-Calais, PACA, Pays de la Loire, Picardie, Rhône-Alpes.

La région Centre a toujours été volontariste sur le plan ferroviaire (deux réouvertures sont inscrites au CPER), mais le nouveau CPER se chevauche avec le précédent et la part de la Région pour le rail est en baisse dans un CPER dont le total des investissements est lui-même en baisse. SNCF-Réseau va cependant injecter 230 millions sur la ligne Paris-Limoges.

La Région Rhône-Alpes ne finance les routes qu'en Ardèche, où le rail est totalement absent pour les voyageurs.

Les Régions « routières »

Les Régions où les élus ont, au contraire, largement favorisé la route au détriment du rail ($RR < 1$) sont peu nombreuses : Franche-Comté, Haute-Normandie, Lorraine.

Les Régions « saupoudreuses »

Les Régions pour lesquelles RR n'est qu'un peu supérieur à 1 peuvent être qualifiées de « saupoudreuses ». Souvent sans idées directrices, elles ont été incapables de faire des choix nets entre le rail et la route : Alsace, Bretagne, Champagne-Ardenne, Midi-Pyrénées, Poitou-Charentes.

En Poitou-Charentes, Ségolène Royal, alors présidente du Conseil régional, réclamait des investissements routiers massifs et déclarait : « on avait beaucoup de retard sur le train, on l'a rattrapé (NDLR : une évidence contre-vérité) ; maintenant, il est de mon devoir de rattraper le retard pris par le réseau routier ».

Ce dossier a été constitué par Claude Pierre dit Barrois, président de la FNAUT Lorraine, Gilles Laurent, président de l'Union des Voyageurs du Nord, et Jean Sivadrière, vice-président de la FNAUT.

Le TER Quimper-Brest

L'association TER Brest-Quimper rassemble, depuis 5 ans, des habitants de petites communes riveraines de la ligne Quimper-Brest qui aimeraient prendre le TER mais ne le font pas faute d'offre correcte. Les horaires et les fréquences sont inadaptés, la vitesse très médiocre malgré un matériel flambant neuf, le nombre des haltes trop faible : 4 par jour à Dirinon, 8 à Pont de Buis.

La fréquentation s'en ressent : 146 500 voyages effectués en 2014, soit une baisse de 8 % par rapport à 2013 ; 65 % des voyages sont occasionnels, ce qui n'est pas surprenant car le service permet mal d'assurer les déplacements domicile-travail. L'axe Quimper-Brest est celui qui a le plus connu d'incidents avec une régularité de 92 % contre plus de 96 % pour les autres lignes bretonnes.

Le Conseil Régional a confirmé la rénovation de la ligne Quimper-Landerneau pour 70 millions d'euros et la modernisation du tronçon Landerneau-Brest, mais pas avant 2017 (si tout va bien). Soit tout de même un retard de 3 ans : l'enquête publique les annonçait pour mars 2014. Et ce chantier nécessitera l'interruption du trafic pendant plusieurs mois.

Cependant, en raison d'un surcoût de 30 millions pour consolider la plateforme de la voie, la rénovation est revue à la baisse : le projet de relier Quimper et Brest en moins d'une heure par train direct et de proposer 12 navettes aller/retour par jour est abandonné. Il n'y aura qu'un point de croisement au lieu des deux prévus initialement et le nombre des navettes sera de 9 par jour au lieu de 6 actuellement.

L'objectif n'étant plus une liaison rapide Brest-Quimper, la ligne rénovée assurera logiquement un service de cabotage. Nous espérons que toutes les gares intermédiaires seront desservies par tous les trains et bénéficieront donc de navettes supplémentaires.

A noter, depuis le débat sur l'avenir du rail en Bretagne et Pays de Loire (projet LNOBPL), qu'une évolution semble se dessiner : le Conseil Régional n'évoque plus l'objectif des 3 heures de TGV pour relier Paris à la pointe bretonne. Le projet est sans doute bien trop cher (plusieurs milliards d'euros pour un gain de temps de quelques minutes). On ne peut que saluer ce retour à la raison. Mais le budget qui aurait pu être consacré au TGV ne sera pas transféré vers les lignes TER et les trains du quotidien assurant les trajets domicile-travail. Il s'agit tout simplement de réduire les dépenses publiques. En période de crise, on coupe ainsi dans les dépenses de transport et de mobilité durable.

Véronique Muzeau, présidente de TER Brest Quimper

La FNAUT est souvent amenée à critiquer Ségolène Royal, ministre de l'Écologie, son manque d'intérêt pour le transport collectif et son refus de la fiscalité écologique dite « punitive ».

Elle a cependant apprécié le rôle décisif joué par la ministre dans l'abandon du projet d'autoroute A831, qui était soutenu par le Premier ministre et les grands élus de l'Ouest, de droite comme de gauche, furieux de l'arbitrage rendu par le Chef de l'Etat : Jacques Auxiette (PS), Dominique Bussereau et Bruno Retailleau (UMP)... Selon ce dernier, sénateur de Vendée : « François Hollande a cédé aux caprices de Ségolène Royal et poignardé dans le dos le Sud-Vendée, c'est un vrai scandale, un immense gâchis ». Pour Olivier Falorni, député PS de La Rochelle : « La Rochelle va rester un grand port desservi par une petite route ».

Soyons sérieux : cet abandon ne constitue pas un drame national ou régional. Il existe déjà une autoroute continue entre Nantes et Bordeaux passant par Niort, l'autoroute A 831 Fontenay-le-Comte - Rochefort (62 km) devait en constituer un raccourci traversant le Marais poitevin, un milieu naturel particulièrement riche et original.

Les collectivités territoriales concernées étaient prêtes à affecter près d'un milliard d'euros à la réalisation de l'A831. Cette somme pourrait aujourd'hui être réorientée intelligemment vers une modernisation ambitieuse de la ligne ferroviaire Nantes-Bordeaux :

- 175 millions sont nécessaires pour remettre à niveau la voie entre la Roche-sur-Yon et La Rochelle, dont 120 sont déjà programmés au Contrat de Projet Etat-Pays de la Loire 2015-2020 ;
- une amélioration de la signalisation et de l'équipement de la voie permettrait d'accroître les vitesses et de ramener la durée du parcours de bout en bout à 3h 30 ;
- la création d'une 4ème relation quotidienne Intercités (actuellement, il manque au minimum un train Intercités tôt le matin dans chaque sens, le premier départ ayant lieu à 9h de Nantes, et même à 11 h de Bordeaux).

En dehors de Nantes et de Bordeaux, la ligne est en correspondance avec 4 lignes transversales : Clisson-Cholet-Angers, Tours - la Roche-sur-Yon - les Sables d'Olonne, la Rochelle-Niort-Poitiers et Angoulême-Saintes-Royan. Elle dessert par ailleurs les ports de Bordeaux, la Rochelle et Nantes - Saint-Nazaire.

La desserte du littoral atlantique, en pleine expansion démographique, doit-elle rester du domaine quasi-exclusif de la voiture et du camion ?

A19 : des objectifs manqués

Combattue par une association membre de la FNAUT, l'A19, ouverte en 2009, relie les autoroutes A5 Paris-Troyes et A10 Paris-Bourges (au nord d'Orléans). D'après ses promoteurs, des élus locaux ambitieux mais pas très clairvoyants, elle devait capter les deux tiers du trafic poids lourds circulant sur la RD 2060 qui relie Orléans à Courtenay, améliorer la sécurité et le cadre de vie des riverains, atteindre rapidement un trafic de 8 500 véhicules par jour et permettre le développement de parcs d'activités destinés à la logistique. Le Conseil général du Loiret y avait consacré 58 millions d'euros et la Région Centre 20 millions.

Six ans plus tard, selon La Tribune d'Orléans, le bilan de « l'éco-autoroute », « barreau de contournement du Grand Paris », est « modeste, il faut aujourd'hui déchanter ».

L'A19 est la deuxième autoroute la plus chère de France (17,20 euros pour 120 km entre Artenay et Sens), le trafic moyen n'est que de 7 300 véhicules par jour, le trafic de fret n'a que très légèrement baissé sur la RD 2060 et stagne à 2 300 camions par jour. Selon Marc Andrieu, vice-président du Conseil général du Loiret, « l'abandon de l'écotaxe a été un très mauvais coup, elle aurait incité les camionneurs à emprunter l'autoroute ». Quant aux retombées économiques, elles sont maigres : les parcs d'activités aménagés le long de l'A19 ne sont pas tous occupés.

A65 : un risque pour le contribuable local

L'autoroute A65 Pau-Langon, concédée pour 55 ans au groupe A'lienor (Eiffage-Sanef) a été ouverte à la circulation fin 2010. Alain Roussel, président PS du Conseil régional d'Aquitaine, en a été le promoteur acharné, soutenu par Alain Juppé (UMP) et François Bayrou (MODEM). De 2011 à 2014, le trafic a été très inférieur aux prévisions, malgré l'obligation, depuis novembre 2013, faite aux camions de plus de 7,5 tonnes en transit sur l'axe Langon-Pau d'utiliser l'autoroute, ce qu'ont confirmé les comptages effectués par la SEPANSO.

En 4 ans, A'lienor a ainsi accumulé un déficit d'exploitation de 126 millions d'euros. Mais, en 2015, le trafic a augmenté de 8 % suite à la baisse du prix des carburants : que se passera-t-il s'il augmente ? L'A65 a coûté 1,2 milliard, elle a été financée par le concessionnaire, à 80 % sur emprunt. Mais une clause de déchéance pèse sur les collectivités, qui devraient rembourser les coûts de construction si A'lienor se retirait pour manque de rentabilité.

A480 : un danger urbain

L'agglomération grenobloise est asphyxiée par le trafic routier, c'est même la plus polluée de France derrière Marseille, Lille, Lyon et Nice selon l'Institut national de veille sanitaire. A l'initiative d'André Vallini, le gouvernement a cependant modifié discrètement la convention passée entre l'Etat et la société des Autoroutes Rhône-Alpes (AREA) en confiant à AREA l'élargissement à 2 x 3 voies de l'autoroute nord-sud A 48 qui traverse l'agglomération en longeant le Drac, coïncée entre Grenoble et Fontaine-Seyssinet.

L'opération coûtera 300 millions d'euros (pour 7 km) à AREA qui, en contrepartie, obtient la prolongation de sa concession jusqu'en 2036 et une augmentation des tarifs de ses péages.

Les communes riveraines et la communauté d'agglomération (de gauche) sont hostiles de longue date à cet investissement et souhaitent au contraire un réaménagement du carrefour du Rondeau à Pont-de-Claix, où les flux locaux et longue distance interfèrent. Le département, de droite, y est favorable.

Contrairement au projet initial de l'Etat, qui consistait à implanter les 3 voies sur l'emprise actuelle de l'A 480, il s'agit aujourd'hui d'élargir considérablement l'A480 pour lui donner un véritable gabarit autoroutier.

Le gouvernement avait pourtant affirmé, lors de la signature, le 9 avril dernier, de l'accord signé entre l'Etat et les sociétés autoroutières pour la relance autoroutière, que les travaux (3,2 milliards d'euros) seraient de simples modernisations des infrastructures existantes ne comportant pas de véritables augmentations de capacité : mises aux normes environnementales, raccordements au réseau routier classique, mise en sécurité de tunnels, création d'aires de covoiturage, aménagements d'échangeurs et de diffuseurs.

Un risque évident de l'élargissement de l'A480 est le retour du projet de doublement de l'autoroute A6 de la vallée du Rhône par un itinéraire alpin obtenu en prolongeant l'autoroute A51 au sud du col du Fau jusqu'à Sisteron : un projet d'un autre âge, ruineux et destructeur de l'environnement.

Ainsi, le gouvernement oublie une vérité maintes fois vérifiée : s'il améliore très provisoirement la fluidité du trafic, tout investissement routier finit par induire davantage de trafic, voitures et camions, qu'il ne peut en écouler : plus on en fait, plus il faut en faire car les solutions routières ramènent toujours au problème précédent - la congestion - au détriment de la qualité de vie.

LE 4ÈME PAQUET FERROVIAIRE : UNE OCCASION PERDUE

En 2009, le Parlement européen avait demandé à la Commission européenne de lui proposer un paquet législatif destiné à préparer l'ouverture des systèmes ferroviaires nationaux à la concurrence.

Après celle du fret et des services internationaux de voyageurs, cette ouverture devait parachever une ambitieuse politique ferroviaire, entamée dès 1991 et poursuivie avec les premier (2001), deuxième (2004) et troisième (2007) paquets ferroviaires.

Le compromis émanant du Conseil des ministres européen du 8 octobre dernier est très éloigné de cet objectif. Sérieusement écorné par le Parlement en 2013 et 2014, le projet initial de la Commission a perdu l'essentiel de sa substance pour aboutir à des textes qui reportent aux calendes grecques la reconquête de parts de marché par un système ferroviaire européen ouvert, transparent et harmonisé.

Gouvernance

La directive 2012/34 relative à la gouvernance des systèmes ferroviaires, c'est-à-dire essentiellement aux relations entre gestionnaires d'infrastructure (GI) et exploitants ferroviaires (EF), en particulier dans les entreprises intégrées regroupant les deux fonctions (comme la Deutsche Bahn ou la SNCF), était censée établir des « murailles de Chine » évitant toute distorsion de concurrence entre EF et tout transfert de fonds entre les deux activités.

Le compromis du Conseil des ministres considère que les Etats membres de l'Union européenne (donc la France avec ses trois établissements publics qui composent dorénavant la SNCF) ont mis en place des organisations compatibles avec le projet de directive tel qu'il a été adopté en 2012.

Le risque de transferts financiers entre le GI et l'EF au sein d'une compagnie intégrée a bien été identifié... mais les garde-fous à mettre en place ne devront pas interférer avec la structure des entreprises. Les mesures destinées à assurer l'indépendance des GI devront se concentrer sur leurs fonctions essentielles, c'est-à-dire l'allocation des sillons et les charges d'infrastructure. Et les prescriptions nécessaires pour assurer l'indépendance des personnels et de la direction des GI ont été simplifiées.

Point important : on relève dans le texte des dispositions protégeant les contrats de service public avec la possibilité pour les autorités compétentes de limiter le droit d'accès aux services nationaux en « open access » (services purement commerciaux circulant sans contrat, ni subvention, ni droit exclusif, autorisés à partir de 2020) si ceux-ci compromettent l'équilibre éco-

nomique d'un ou plusieurs contrats de service public existants.

En revanche, le compromis ne retient pas l'obligation pour les Etats membres d'exiger que les EF effectuant des services nationaux participent à un système commun d'information et de billetterie intégrée, en mentionnant que les Etats « peuvent » exiger la mise en place de telles structures. Enfin, on retiendra l'obligation de prévoir des plans d'urgence pour prêter assistance aux voyageurs en cas de perturbation « majeure » des services.

Obligations de service public

Le règlement 1370/2007 sur les obligations de service public devait faire de l'appel d'offres la règle et de l'attribution directe l'exception pour la dévolution des contrats de service public ferroviaire : c'est à l'inverse qu'aboutit le compromis. En effet, si le principe de la concurrence régulée est acté, le Conseil n'en a pas moins validé de nombreuses exceptions, qui vont permettre un large recours à l'attribution directe.

Celle-ci restera encore possible pendant 10 ans après l'entrée en vigueur du règlement, soit jusqu'en 2025 ou 2026, sans qu'il soit nécessaire de la justifier... Et les contrats existants attribués directement avant la date d'entrée en vigueur du règlement pourront continuer jusqu'à leur date d'expiration.

L'attribution directe des contrats de service public reste possible en cas de « circonstances exceptionnelles » y compris, hors situation d'urgence, lorsque « la qualité et le nombre des offres sont insuffisantes pour garantir un rapport coût-résultat », ou lorsqu'il existe déjà des attributions compétitives « qui pourraient affecter le nombre et la qualité des offres susceptibles d'être reçues. Maigre consolation, la durée des contrats ainsi attribués est limitée à 7 ans.

L'attribution directe est aussi possible pour les « petits contrats » incluant des services ferroviaires dont la valeur annuelle est inférieure à 7,5 millions d'euros ou dont la production annuelle est inférieure à 500 000 trains-km, et dans les Etats membres avec un seul contrat de service public inférieur à 23 millions de trains-km, ou ne disposant que d'une seule autorité compétente ou d'un seul contrat au niveau national.

La cerise sur le gâteau est fournie par les deux autres cas dans lesquels l'attribution directe est autorisée : l'existence de « caractéristiques structurelles et géographiques du marché et du réseau concerné » (taille, demande, complexité, isolement technique et géographique), ou « si un tel contrat aurait pour effet d'améliorer la qualité des services et/ou la

rentabilité par rapport à l'ancien contrat de service public attribué » (on notera le conditionnel employé). Dans ces quatre derniers cas, la durée des conventions est limitée à dix ans.

On est donc très loin de l'objectif puisque le fameux article 5 §6 du règlement permettant l'attribution directe n'est pas supprimé... alors que sa disparition figurait dans l'ADN du projet proposé par la Commission. Peut-être celle-ci a-t-elle péché par trop d'ambition en modifiant profondément un texte encore récent, entré en vigueur en 2007, ouvrant ainsi la « boîte de Pandore » à de très nombreuses modifications qui ont fini par réduire la portée du texte en l'état à très peu de choses, sinon à néant. Par ailleurs, compte tenu du flou des critères autorisant l'attribution directe, on peut s'attendre à du contentieux portant sur les décisions d'attribution de la part des opérateurs alternatifs ou nouveaux entrants, et donc à de l'insécurité juridique qui ne favorisera pas l'évolution, et encore moins le développement, du rail.

Un résultat très décevant

Cette occasion perdue est d'abord l'application de la « doctrine Juncker », qui, pour faire aboutir coûte que coûte les projets législatifs, en gomme tout ce qui pourrait chagriner l'un ou l'autre.

Cela s'explique aussi par le lobbying forcené des grands EF nationaux regroupés au sein de la Communauté Européenne du Rail (CER), relayé par celui des Etats membres soucieux de préserver leur opérateur national ou leur structure d'entreprise intégrée.

Entre une Commission et un Parlement européens très « intégrateurs » et très transnationaux, et un Conseil des ministres défendant bec et ongles les intérêts des Etats membres, le rapport de force a nettement penché en faveur de ce dernier, sous-tendu peut-être aussi par une note d'ambiance faisant une place plus ou moins avouée à un certain souverainisme et à une défense des intérêts nationaux.

Mais l'histoire n'est pas terminée ! A partir de novembre 2015, le 4ème paquet ferroviaire, conformément à la procédure législative européenne, va faire l'objet d'un « trilogue » entre la Commission, le Parlement et le Conseil, avec l'objectif d'arriver à un nouveau compromis harmonisant les positions des uns et des autres. La Présidence luxembourgeoise souhaite y arriver avant la fin de son mandat, c'est-à-dire le 31 décembre 2015, ce qui permettrait de clôturer le processus de seconde lecture, préalable à l'adoption définitive des textes. Mais rien n'est moins sûr...

Michel Quidort ■

X Julien Polat, maire UMP de Voiron (38) : « placer la voiture comme étendard de la lutte contre la pollution de l'air est idéologique et relève de l'écologie punitive ». Comme tous les propriétaires, il estime que la pollution est due d'abord au chauffage individuel.

X Valérie Pécresse, candidate LR à la présidence du Conseil régional d'Ile-de-France : « il faut en finir avec l'idéologie anti-route, et réhabiliter la route ». Et se préoccuper du réchauffement climatique ? Philippe Duron, président PS de la commission Mobilités 21, voulait déjà « dédramatiser la route »...

X François de Rugy, député UDE (union des écologistes)-ex EELV de Loire-Atlantique : « Je suis pour la libéralisation des autocars. Le car est un transport en commun non subventionné. Si les cars sont vides, ils ne rouleront pas. Je soutiens le transport ferroviaire, mais il a connu un tel sous-investissement pendant des décennies... Le car ne fait pas concurrence au train, il fait surtout concurrence au covoiturage. C'est une offre supplémentaire, là où le transport ferroviaire est défaillant. Comme nous avons un réseau routier extrêmement développé, il faut l'utiliser. On ne va pas fermer les autoroutes non plus ! À court-terme, si on veut réduire le CO2 et changer les modes de déplacement, il faut d'abord développer des transports en commun sur la route. Comme le covoiturage, avec Blablacar. Le car n'a pas forcément un impact plus négatif que certains trains. Je suis pour le TGV, contrairement à beaucoup d'écologistes. Paris-Lyon en TGV, c'est bien. Mais en bus, c'est mieux. Parce que c'est une offre de transport en commun moins cher. Il faudrait que le train soit au prix du car Macron. Mais où trouver les subventions pour aligner ainsi le prix du billet TGV ? » (Reporterre.net, 17-10-2015)

En clair, François de Rugy prend acte de la dégradation du système ferroviaire et approuve une réforme qui va la renforcer. Inattendu et consternant...

Aveu tardif

Le tramway sur pneus Translohr de Clermont-Ferrand fonctionne correctement et transporte 60 000 voyageurs par jour au lieu des 30 000 prévus initialement. Il arrive à saturation et 4 rames supplémentaires ont été commandées. A cette occasion, François Rage, nouveau président du SMTC, a reconnu que le tramway sur pneus coûte plus cher (4 millions d'euros la rame contre 2,5) qu'un tramway classique sur rails. On attend avec intérêt une comparaison portant sur la longévité et les coûts de fonctionnement des deux techniques.

La FNAUT avait raison

La ministre de l'Écologie a changé d'avis : elle ne s'oppose plus à une baisse punitive du prix du gazole, elle y est même devenue favorable !

Afin de combler la différence de prix entre diesel et essence (15 à 20 centimes par litre) en 5 ans, elle a proposé d'augmenter de 1 centime par an les taxes sur le diesel, et de baisser d'autant les taxes sur l'essence en 2016 et 2017 afin de ne pas alourdir la fiscalité globale. La ministre a repris l'argument de la FNAUT : « comme le prix du baril est bas actuellement, la hausse du prix du gazole sera pratiquement indolore ».

La consommation de diesel étant plus élevée que celle de l'essence, la mesure rapportera 245 millions d'euros à l'État en 2016. Contrairement à ce que souhaitait la FNAUT, cette somme ne sera pas utilisée pour développer les transports collectifs, mais pour réduire les impôts et augmenter la prime à la casse des vieilles voitures diesel.

Opinions divergentes

D'après une étude, actualisée en 2014 et présentée en septembre par Oliviero Baccelli, professeur à l'université Bocconi de Milan, la nouvelle liaison ferroviaire Lyon-Turin présentera une rentabilité d'un peu plus de 5 % après sa mise en service complète. L'environnement économique de la liaison représente environ 132 milliards d'euros d'échanges commerciaux par an.

Le chef de l'État ayant annoncé le lancement des travaux du Lyon Turin en 2016, France Nature Environnement a réagi de manière virulente en regrettant que « le gouvernement se dirige ainsi vers une tragédie pour l'économie et le bon sens »...

« Sauvons nos trains »

Il est encore temps de signer la pétition nationale lancée par la FNAUT : « Sauvons nos trains », qui dénonce la dégradation des services ferroviaires.

La FNAUT est une association de consommateurs strictement indépendante des partis politiques, des transporteurs, des syndicats, de l'administration, ... Avec elle, comme près de 7 000 usagers réguliers ou occasionnels du train et citoyens soucieux de l'aménagement du territoire, de la sauvegarde de l'environnement et de l'avenir de notre économie, signez la pétition qui sera adressée au Président de la République et au Premier ministre :

<http://tinyurl.com/petition-fnaut>

Proposez cette pétition aux membres de votre famille, à vos amis, à vos voisins, à vos collègues de travail... Son impact auprès des pouvoirs publics dépend d'abord de vous !

BIEN DIT

✓ **Christophe Nadjovski**, maire-adjoint de Paris chargé des Transports : « Quand on baisse l'offre de voirie, on baisse la demande de circulation. La piétonnisation des voies sur berge rive gauche a engendré un report de circulation inférieur aux prévisions ». « Il y a eu évaporation de la circulation », un phénomène signalé il y a longtemps par la FNAUT (FNAUT Infos 73, 1999).

Populisme automobile

Nicolas Dupont-Aignan, président du parti Debout la République et candidat à la présidence du Conseil régional d'Ile-de-France, fait concurrence à Valérie Pécresse. Il veut « réconcilier la voiture et l'Ile-de-France, réhabiliter l'automobile de manière intelligente ». Il s'en prend à la ville de Paris, « ville symbole du racket fiscal dont sont victimes les automobilistes », et veut dépenser 5 milliards d'euros « pour faire sauter les bouchons ». Représentant auto-proclamé des usagers des transports, Jean-Claude Delarue se présente sous sa bannière : va-t-il réagir à ces propos archaïques ?



Bagage à main ?

Un voyageur a déposé récemment une portière de voiture dans la soute à bagages du TGV Paris- Dijon, sans se poser de question ni en poser aux agents de la SNCF. Verbalisé car cet objet pouvant présenter un danger pour les autres voyageurs, il a fait opposition à l'ordonnance pénale. Il a précisé qu'il s'agissait d'une portière de Jaguar achetée à peu de frais et qu'il la ramènerait à son domicile en train, afin de limiter les frais de transport. Le tribunal lui a infligé une amende de 50 euros, la portière de Jaguar n'entrant pas dans la catégorie des bagages à main.

Histoire belge

De nombreux guichets sont restés fermés le 19 juin 2015 dans les gares belges, les syndicats entendant ainsi protester contre... la fermeture prochaine de 33 guichets annoncée par la direction de la SNCB.

LES TRAINS INTERCITÉS EN BASSE-NORMANDIE

La Basse-Normandie a la chance d'être irriguée par trois lignes Intercités : Paris-Caen-Cherbourg, Paris-Granville et Caen-Tours sans oublier Caen-Rennes qui, bien que devenue ligne TER, condition de sa survie, joue, elle aussi, un rôle déterminant en tant que lien entre deux capitales régionales.

Alors que Paris-Caen-Cherbourg fait partie des rares lignes Intercités dont l'équilibre financier était assuré, cette année la SNCF annonce un déficit de 5 millions d'euros ! Selon elle, c'est la conséquence de la crise économique et de la baisse de fréquentation qui en résulte. Mais les vrais responsables sont, en particulier :

- l'abandon, depuis plus de 30 ans, de tout investissement, d'où un matériel (voitures et locomotives) en fin de vie générant des coûts d'entretiens prohibitifs et des indisponibilités chroniques, donc une qualité de service en baisse constante ;

- l'extension de la fraude, due à l'insuffisance notoire des contrôles ;

- le développement du covoiturage, promu par les pouvoirs publics mais anormalement exonéré en pratique de toutes charges et taxes.

Début avril, la presse a dévoilé un document de la SNCF qui préconisait des suppressions drastiques de trains et d'arrêts. Il était envisagé notamment :

- le passage de 15,5 allers et retours à 10 entre Caen et Paris ;

- le passage de 7 allers et retours à 3 entre Cherbourg et Paris, et la suppression de la desserte des gares de Bayeux, Lison, Carentan et Valognes ;

- le transfert de la ligne Paris-Granville aux régions desservies, avec suppression d'un aller et retour sur 5 et la suppression de la desserte des gares de Surdon, Briouze et Folligny ;

- la suppression, pure et simple des 2 allers et retours Caen-Tours.

L'Association de défense et de promotion de la ligne Caen-Rennes (ADPCR), l'Union des usagers Paris-Cherbourg (UDUPC) et les Usagers de la gare de Bernay (UGB) ont fait connaître leur opposition à ces perspectives inacceptables. Cette opposition a été relayée par la FNAUT.

Le rapport Duron a écarté le scénario très régressif défendu par la SNCF en ce qui concerne la desserte de nos lignes et gares normandes. Il n'en a pas moins proposé le passage de 5 à 4 allers et retours entre Paris et Granville et des suppressions d'arrêts, alors qu'un protocole d'accord signé en janvier 2014 entre l'Etat et la Région Basse-Normandie garantit le maintien, jusqu'en 2030, de la desserte et des arrêts existant en 2013, en contrepartie du finan-

cement des rames Régiolis et de l'atelier de maintenance de Granville.

Le rapport Duron a par ailleurs condamné trop vite certains services déficitaires dont la faible fréquentation est due à une mauvaise commercialisation. C'est le cas étonnant de Caen-Tours dont Philippe Duron, alors président de la région Basse-Normandie, s'était fait l'ardent défenseur il y a quelques années ! Cette proposition est d'autant plus surprenante qu'en même temps, il a suggéré la création de 4 allers et retours Nantes-Lyon dont la mise en correspondance avec des Caen-Tours éviterait la complication des changements de gare à Paris.

Rien n'est décidé à ce jour. L'Etat assumera-t-il son devoir d'aménagement du territoire ou en restera-t-il à une simple vision comptable mettant le nouveau Conseil régional au pied du mur : mettre la main à la poche ou abandonner les zones rurales les plus vulnérables des nouvelles régions, dont l'ouest de la Normandie fait partie ?

Comme la FNAUT, l'ADPCR propose, avant toute suppression de services, l'expérimentation de l'exploitation des services Intercités en délégation de service public afin d'obtenir une réduction des coûts d'exploitation, dont la dérive rapide ne peut être enrayée que par une mise en concurrence de la SNCF avec d'autres exploitants. Par exemple, celle de la ligne Paris-Granville et de son antenne Folligny-Pontorson/Le Mont-Saint-Michel avec, en plus, celle de la transversale Caen-Le Mans-Tours, TER et Intercités, ce qui constituerait un ensemble cohérent pour le nouvel exploitant retenu.

L'objectif prioritaire de l'ADPCR est la desserte du Mont-Saint-Michel par des trains directs Paris-Pontorson via Folligny qui offrirait le trajet le plus court et le moins cher et bénéficierait d'une voie nouvelle entre Folligny et Pontorson. Cette desserte doperait utilement le trafic de Paris-Granville.

Le Conseil Général de la Manche soutient le projet de l'ADPCR et entend s'y impliquer avec Manche-Tourisme. Le Conseil Régional de Basse-Normandie est prêt à financer les investissements nécessaires en gare de Pontorson à l'horizon 2020 et il a demandé à l'Etat d'inscrire cette liaison dans le cadre d'une relance des trains d'équilibre du territoire.

Enfin, à titre transitoire, il propose une liaison par car entre Villedieu et Le Mont-Saint-Michel. L'ADPCR sera vigilante pour que cette solution ne soit pas pérennisée.

Xavier Jacquet, président de l'ADPCR

Activités de la FNAUT

- Jean Lenoir et François Jeannin ont été reçus par François Philizot, préfet chargé par le gouvernement d'une concertation sur l'avenir des trains Intercités suite à la publication du rapport Duron.

- Bruno Gazeau et Michel Babut, vice-président de l'AUT Ile-de-France et administrateur de la RATP, ont été reçus par Elisabeth Borne, nouvelle présidente de la RATP.

- Jean-François Martinet et Audrey Péniguel représentent la FNAUT auprès de la fédération ConsoFrance.

- Bruno Gazeau a rencontré Joël Carreiras, secrétaire national aux Transports du parti socialiste.

- Jean Macheras a participé au jury du Palmarès des mobilités organisé par le magazine Ville, Rail et Transports.

- La FNAUT et Agir pour l'environnement ont déposé un recours devant le Tribunal administratif de Montpellier demandant l'annulation du contrat de partenariat passé entre SNCF Réseau et la SAS Gare TGV de la Mogère pour la conception, la construction, l'entretien et le financement du pôle d'échange multimodal Montpellier Sud de France (gare excentrée, FNAUT Infos 231).

- Jean Sivardière a réalisé pour l'association Eurosud Transport de Toulouse une étude sur le projet GPSO de LGV Bordeaux-Toulouse/Espagne (recensement et analyse des arguments des promoteurs du projet et des opposants).

- Bruno Gazeau est intervenu sur les nouvelles technologies dans une table-ronde lors de la journée parlementaire 2015 sur les transports. Il a participé au premier comité de suivi de la sécurité ferroviaire organisé par le Secrétariat d'Etat aux Transports.

- Max Mondon représente la FNAUT auprès du comité AFNOR Certification. Marc Debrincat devient suppléant.

- Jean Sivardière a présenté une conférence sur les transports urbains en site propre (tramway et BHNS) à l'invitation du Collectif tramway de Toulon.

- La FNAUT a proposé à plusieurs parlementaires de droite et de gauche un amendement de la loi de finances 2016 visant à affecter aux associations de consommateurs agréées par l'Etat une partie du produit des amendes infligées par l'Autorité de la concurrence.

fnaut infos- Bulletin mensuel d'information

Directeur de publication : Jean Sivardière
CPPAP n° 0920 G 88319 - Dépôt légal n° 240
ISSN 0983-172 X - Tirage : 1200 ex.
Imprimerie : Sipap-Oudin, 86000 Poitiers

Abonnement 10 numéros : Individuels : 18 €
Administrations, sociétés, organismes, Etranger : 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