

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

Le colloque 2015 de la FNAUT : « Réforme territoriale et transports »

Filtrage ?

La lutte contre la fraude et l'insécurité dans les transports publics doit être intensifiée dans l'intérêt évident des usagers. Cependant les mesures prises par l'Etat ou les transporteurs ne doivent pas pénaliser les voyageurs honnêtes ou dissuader les voyageurs potentiels d'utiliser les transports collectifs.

Le filtrage systématique à l'entrée des gares ou des quais est une méthode irréaliste : le train doit rester un mode de transport ouvert, une gare n'est pas un aéroport. En effet :

- le filtrage ralentirait la circulation et l'embarquement des voyageurs et provoquerait des bousculades, en particulier lors des déplacements quotidiens ;

- les attroupements et files d'attente avant filtrage seraient très exposés à d'éventuelles actions terroristes ;

- le filtrage ne permet pas l'accompagnement des personnes âgées, handicapées, chargées de bagages ou voyageant avec des enfants en bas âge.

La fraude fait perdre entre 300 et 500 millions d'euros par an à la SNCF, 180 à la RATP et plus de 100 aux transporteurs urbains de province. La priorité pour enrayer ce phénomène doit aller :

- à une fréquence renforcée de vérification des billets par les contrôleurs et, de manière inopinée, par les brigades ;

- à un meilleur taux de recouvrement des amendes. La présentation d'une pièce d'identité par un fraudeur doit pouvoir être exigée afin de limiter le nombre des usurpations d'identité, mais elle n'offre aucune garantie sur la validité de son adresse. Les transporteurs doivent donc avoir accès aux bases de données des administrations pour pouvoir vérifier les adresses des fraudeurs.

Qu'il s'agisse d'agressions contre les voyageurs ou les agents de bord, ou de terrorisme, il faut renforcer la présence humaine, la surveillance et les contrôles, et élargir les prérogatives des contrôleurs et agents de sécurité.

Déjà pratiquées dans le transport aérien ou à l'entrée de grands magasins, la fouille des bagages et les « palpations de sécurité » sont acceptables avec le consentement des voyageurs.

Enfin, les mesures de sécurité dans les transports publics constituent une responsabilité régalienne de l'Etat : leur financement doit être assuré par l'Etat et non par les voyageurs honnêtes.

Bruno Gazeau



Ouverture du colloque, Palais Bourbon

Ce colloque a eu lieu en octobre 2015 au Palais Bourbon, plus de 200 personnes y ont participé. Après l'introduction du député Jean-Paul Chanteguet, la matinée a été consacrée à une discussion des lois MAPTAM et NOTRe, et de la nouvelle carte régionale avec les exposés de Jean Sivardière, Pierre-Henri Emangard, Jean-Luc Bœuf et Olivier Régis. L'après-midi, après l'intervention de François Poupard, l'impact de ces réformes sur les dessertes ferroviaires et routières a été examiné au cours de deux tables-rondes : la première a porté sur le transfert des compétences des départements aux intercommunalités et aux régions, la seconde sur la coordination des modes au sein des grandes Régions. Le colloque a été clôturé par le secrétaire d'Etat André Vallini.

Bouleversements

Comme Bruno Gazeau l'a rappelé en ouvrant le colloque, un nouvel ensemble législatif modifie, voire bouleverse, l'organisation de la mobilité en France : la loi de réforme ferroviaire du 4 août 2014, les lois territoriales MAPTAM et NOTRe qui renforcent les métropoles, la loi définissant la nouvelle carte régionale, le volet autocar de la loi Macron et la loi Royal sur la transition énergétique.

Il faut remonter à la LOTI (Loi d'Orientation des Transports Intérieurs, ou loi Fiterman, de 1982) pour observer un changement d'une telle ampleur.

Ce nouveau cadre institutionnel s'accompagne d'une transformation toute aussi importante du marché des transports avec l'irruption de la nouvelle économie numérique et l'apparition, favorisée par la crise économique, du covoiturage et de l'autopartage.

Dans ce contexte incertain, Bruno Gazeau a réaffirmé quelques-unes des positions de notre fédération.

La FNAUT défend les usagers de tous les modes de transport et examine les conditions du voyage dans leur globalité, elle est particulièrement attentive aux interfaces entre modes et aux trop nombreuses situations perturbées.

Elle est favorable à la concurrence entre les opérateurs, facteur d'innovation et d'amélioration de la qualité.

Elle est par contre favorable à la complémentarité entre les modes et non à leur concurrence. Elle regrette que la SNCF soit challengée aujourd'hui par la route et non par des concurrents ferroviaires, et que la loi Macron ait précédé l'élaboration du schéma national des services prévu par la loi ferroviaire de 2014 et celle des schémas régionaux de mobilité prévus par la loi MAPTAM.

Enfin elle réclame que l'équité entre les modes soit établie et garantie par une fiscalité écologique tenant compte des coûts externes des différents modes.

Les réformes des collectivités territoriales

L'intervention d'André Vallini

Une longue histoire...

Des réformes de l'organisation territoriale française, basée depuis la Révolution et Napoléon sur le couple commune-département, sont envisagées depuis longtemps.

En 1890, une loi met en place les premiers syndicats intercommunaux.

En 1910, à la demande d'Aristide Briand, les géographes François Poncin et Paul Vidal de la Blache proposent un découpage de la France (alors amputée de l'Alsace et de la Moselle) en 17 régions, basé sur les grandes villes et les régions naturelles et n'hésitant pas à découper certains départements. L'idée est relancée par Clémenceau en 1920.

Edgar Faure, en 1955, introduit 21 programmes d'action régionale. La DATAR est créée en 1963. En 1969, le général De Gaulle ne parvient pas à faire accepter la création de Régions en tant que collectivités territoriales.

En 1971, la loi Marcellin encourage les fusions et fusions-associations de communes : le nombre des communes diminue de moins de 1000.

Actes 1 et 2

De nombreuses réformes sont déjà intervenues depuis une génération. On peut les classer en trois séquences.

L'acte 1 a débuté avec les lois Defferre en 1982-83, dites de décentralisation, qui ont transformé les établissements publics régionaux créés en 1972 en véritables collectivités territoriales. Cet acte s'est poursuivi avec les lois Joxe et Marchand en 1992, la loi Pasqua en 1994, les lois Chevènement sur les intercommunalités et Voynet sur les pays en 1999.

L'acte 2 a été initié par les décevantes lois Raffarin de 2003, qui voulaient initialement renforcer les Régions et ont finalement renforcé les Départements. Il a été suivi de la loi Sarkozy du 16 décembre 2010 qui a supprimé la clause de compétence générale des Régions et Départements, créé un nouvel établissement intercommunal, la métropole, pour faciliter la gouvernance des agglomérations de plus de 400 000 habitants, et défini le conseiller territorial, une tentative mal conçue visant à rapprocher Régions et Départements.

Des objectifs consensuels

Simplifier l'organisation territoriale apparaît depuis plus d'une décennie comme un objectif largement partagé, car le mille-feuille administratif s'est peu à peu complexifié. Les objectifs sont consensuels. Il s'agit de :

- réduire le nombre des centres de décision (36 500 communes, 2 100 intercommunalités et 13 400 syndicats intercom-

munaux, 100 Départements, 22 Régions métropolitaines) ;

- clarifier les compétences de chaque collectivité pour éviter les financements croisés et les politiques contradictoires ;
- enfin réduire la dépense publique.

Par contre, l'avenir des Départements ne fait pas l'objet d'un consensus bien que leur suppression soit envisagée depuis longtemps. L'historienne Anne-Marie Thiesse rappelle que « dès le 19^{ème} siècle, avec l'entrée dans l'ère urbaine et industrielle, les départements ont été critiqués pour leur trop petite taille et leur inadaptation à la nouvelle géographie économique et sociale ».

Acte 3 : 2013-2015

L'acte 3 des réformes a été lancé par les gouvernements Ayraut et Valls.

La loi du 17 mai 2013 a supprimé le statut de conseiller territorial créé en 2010 par la loi Sarkozy.

La loi MAPTAM (modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles) du 27 janvier 2014 a rétabli la clause de compétence générale des Régions et Départements supprimée en 2010. Elle a introduit des « chefs de file » (la Région pour les transports, le Département pour l'action sociale et la solidarité, enfin la commune et les intercommunalités pour la mobilité durable). Elle a renforcé les compétences des métropoles et créé les métropoles de Paris, Marseille et Lyon.

La loi du 16 janvier 2015 a modifié la carte régionale en ramenant de 22 à 13 le nombre des Régions métropolitaines.

La loi du 16 mars 2015 sur les « communes nouvelles » a introduit de nouvelles incitations financières aux fusions et regroupements de communes.

Enfin la loi NOTRe (nouvelle organisation territoriale de la République) du 7 août 2015 a supprimé à nouveau la clause de compétence générale des Régions et Départements rétablie en 2014, et renforcé le rôle des Régions et intercommunalités.

C'est ainsi la région qui organisera, à partir de 2017, les transports collectifs non urbains, les transports maritimes réguliers desservant les îles et les transports scolaires sauf celui des élèves handicapés, et qui sera en majorité compétente pour construire et exploiter les gares routières de voyageurs et qui pourra se voir transférer la propriété d'infrastructures ferroviaires, et celle des ports maritimes et les intérieurs qui relevaient jusqu'ici des Départements.

A lire :

- Jean-Luc Bœuf, *Un seul lit pour deux rivières, la France et ses régions*, Primset Éditions, 2015 ;

- Eric Guily et Olivier Régis, *Pour en finir vraiment avec le millefeuille territorial*, L'Archipel, 2015.

André Vallini, ancien président du Conseil départemental de l'Isère, est secrétaire d'Etat à la Réforme territoriale. Il a été membre du comité Balladur sur la réforme des collectivités locales.



La réforme répond à trois objectifs.

1. La clarté. Il fallait corriger l'empilement des institutions locales et l'enchevêtrement de leurs compétences. D'où la suppression de la clause de compétence générale : l'économie à la Région, la solidarité au Département, les services publics de la vie quotidienne aux intercommunalités.

2. La compétitivité des territoires. Plus une région est grande et peuplée, plus ses capacités de mobilisation fiscale et ses possibilités d'action peuvent être importantes : c'est pourquoi la plupart des Régions ont été agrandies. Mais une Région n'a pas besoin d'être immense pour être efficace, voir les Pays de la Loire. Le plus important, c'est le renforcement du rôle économique des Régions auquel le gouvernement a procédé, et la manière dont les nouvelles compétences seront exercées par les élus.

3. L'efficacité des services publics. Ces services doivent devenir plus proches et plus performants malgré la rareté de l'argent public. C'est pour cela que de nouvelles compétences obligatoires ont été confiées aux intercommunalités, et que ces dernières ont été agrandies avec un seuil de 15 000 habitants.

La dépense publique locale ne cesse d'augmenter sous la pression des citoyens, qui réclament plus d'équipements et de services (mais moins d'impôts). La réforme devrait dégager des économies à moyen terme, de l'ordre de 2 à 5 % sur un budget annuel total des collectivités territoriales de 250 milliards d'euros environ : des doublons seront supprimés, des économies d'échelle seront réalisées, les effectifs de la fonction publique territoriale seront stabilisés.

La clarification des compétences n'est pas parfaite. J'aurais préféré qu'on relève à 20 000 habitants le seuil des intercommunalités, pour mieux coller aux bassins de vie. Et qu'on transfère aussi les routes aux Régions, selon le projet initial du gouvernement. Il y aurait eu une véritable cohérence d'un bloc mobilité, quitte à ce que les Régions délèguent au cas par cas aux Départements la compétence routière (comme le transport scolaire, qui pourra être délégué aux Départements ou aux intercommunalités). Une vision globale de la mobilité aurait été bien utile pour l'élaboration du Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable du Territoire.

Lois MAPTAM et NOTRe : des progrès incontestables

A partir de son expérience dans le secteur des transports, la FNAUT a, de longue date, préconisé un renforcement des intercommunalités et des Régions au détriment des communes et des Départements.

Les lois MAPTAM et NOTRe répondent en partie à ses demandes (FNAUT Infos 115, 171, 190, 220).

La mobilité locale

Une gestion plus cohérente des transports publics et du trafic automobile dans les bassins de vie devient possible grâce à quatre dispositions :

- le renforcement et l'élargissement (15 000 habitants minimum) des intercommunalités ;
- la création des Métropoles, qui peuvent reprendre sur leur territoire les compétences du Département ;
- la suppression du Périmètre de Transport Urbain, qui devient le « ressort territorial » des autorités organisatrices de la mobilité durable (AOMD, ex-AOTU), et le transfert aux intercommunalités des lignes départementales périurbaines d'autocar ;
- enfin, la décentralisation du stationnement et la dépenalisation des amendes, qui sont malheureusement reportées (voir FNAUT Infos 240).

La mobilité régionale

La nouvelle législation prévoit qu'un « schéma d'aménagement, de développement rural et d'égalité des territoires » fixant des objectifs à moyen et long termes en matière de transport collectif et d'intermodalité sera élaboré à l'échelle régionale.

Une coordination efficace (itinéraires, horaires, tarifs) entre services ferroviaires et routiers régionaux sera facilitée par le transfert aux Régions des lignes départementales interurbaines d'autocar.

Le transfert des lignes départementales d'autocar et des transports scolaires aux agglomérations et aux Régions était réclamé depuis des années par la FNAUT.

Deux incohérences pérennisées

Deux incohérences graves subsistent cependant faute de courage politique face aux conservateurs.

La voirie reste de la responsabilité de la commune : un maire – voir le cas actuel de Noisy-le-Sec – pourra donc encore s'opposer stupidement à la construction d'un tramway ou d'un BHNS traversant sa commune même s'il s'agit d'un projet d'intérêt général.

Les routes restent de la responsabilité du Département : on verra encore des Départements élargir des routes parallèles à des voies ferrées où la Région renforce la desserte TER, et encourager ainsi l'usage de la voiture.

Redécoupage régional : une occasion manquée

Le redécoupage régional est intervenu sans aucune concertation avec les experts (économistes, géographes, démographes, historiens), les élus, les associations ou le grand public.

Il a été manifestement improvisé, comme le montrent son évolution brutale de 14 à 13 Régions (la Picardie passant à la Région Nord – Pas-de-Calais, le Limousin et Poitou-Charentes à l'Aquitaine) et la suppression annoncée puis le maintien des Départements. La géographe Béatrice Giblin parle d'un découpage « précipité et incohérent qui n'est basé sur aucun critère rationnel ».

D'autres découpages ont été imaginés, ils ont été éliminés sans explication. Le Sénat a proposé de ne pas fusionner Midi-Pyrénées et Languedoc-Roussillon et de laisser l'Alsace isolée, soit 15 Régions. Jean-Luc Bœuf a proposé une France à 10 Régions.

Deux idées fausses

Le redécoupage repose sur deux idées fausses : les Régions actuelles sont trop petites ; les regroupements entraîneront des économies.

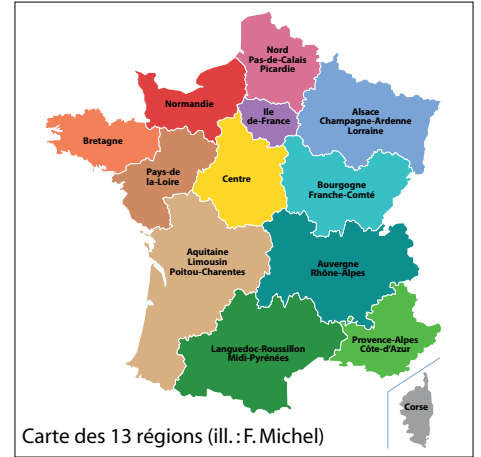
L'Alsace (8 280 km², 1 827 000 habitants), la plus petite Région française, a un poids économique bien supérieur à celui de la Région Centre (39 151 km², 2 526 000 habitants), qui est plus vaste que la Belgique (30 500 km²). Son PIB par habitant (28 850 euros) est le troisième derrière l'Île-de-France (51 250 euros) et Rhône-Alpes (30 950 euros), à égalité avec celui de PACA.

La superficie moyenne des Régions françaises actuelles est de 25 000 km², elle est égale à la superficie moyenne des Régions en Europe occidentale.

En Allemagne, la superficie et le nombre d'habitants des 16 Länder sont très disparates : la ville de Brême est un Land minuscule de 404 km² et 662 000 habitants, la Bavière couvre 70 500 km² et a 12,5 millions d'habitants. Le démographe Hervé Le Bras rappelle que « 8 Länder ont moins de 2,8 millions d'habitants », soit la population de la Bourgogne – Franche-Comté, qui sera la moins peuplée des nouvelles Régions.

Les notions de « taille critique » ou de « taille européenne » d'une Région « pour pouvoir bâtir des stratégies territoriales et acquérir une plus grande visibilité à l'étranger » ont donc peu de sens. Des regroupements ne rendront pas les Régions françaises plus fortes ; selon Alain Rousset, « si on réunit deux Régions de taille moyenne et aux moyens faibles, cela donnera une grande Région faible ».

Quant aux économies de gestion apportées par des regroupements de Régions, elles ne reposent sur aucune étude argumentée. On n'en parle plus et, à court terme, des dépenses supplémentaires sont à prévoir : c'est surtout une diminution du nombre des communes et des Départements qui est susceptible de réduire la dépense publique, ainsi qu'une véritable décentralisation des fonctions de l'État.



Carte des 13 régions (ill. : F. Michel)

Des erreurs de méthode

Seules des fusions de Régions ont été envisagées, sans redécoupage des Régions elles-mêmes et a fortiori des Départements. Or on pouvait imaginer que le Cantal rejoigne Midi-Pyrénées, le Gard la Région PACA, le sud de l'Oise l'Île-de-France, le nord-ouest de l'Isère la métropole de Lyon...

Il n'y a pas de lien clair entre les nouvelles Régions et les métropoles définies par la loi MAPTAM. Ainsi la nouvelle Région « Occitanie » contient deux métropoles, Toulouse et Montpellier ; les Régions Centre et Bourgogne, aucune. Selon le géographe Luc Florent, « il fallait créer 15 ou 16 régions autour des métropoles : fusionner ne convient pas, il faut redécouper plus intelligemment : Nevers regarde vers Orléans, Mâcon vers Lyon, Sens vers Paris ».

Plus généralement, il n'y a pas de lien entre le redécoupage et les réalités économiques, en particulier les flux domicile-travail. Le redécoupage régional a ignoré les bassins de vie.

Aucune étude d'impact du redécoupage régional sur l'organisation des transports n'a été réalisée.

Enfin il y avait une contradiction initiale entre la volonté de créer de grandes Régions et de supprimer en même temps les Départements, instances de proximité. Comme l'a dit Hervé Le Bras, « en regroupant les Régions, on éloigne leur centre du citoyen ; il faudrait renforcer les institutions intermédiaires ».

La charrue avant les bœufs

Mal conçu, le redécoupage régional aurait dû être précédé d'une véritable pédagogie et d'une réflexion sur les problèmes de fond :

- le rôle de l'État et la décentralisation, véritable gisement d'économies (des services de l'État ont été maintenus malgré les transferts de compétences aux collectivités territoriales) ;
- les compétences des collectivités ;
- leurs modalités de gouvernance (en particulier les relations entre communes et intercommunalités) ;
- leurs moyens financiers et leur autonomie fiscale (les Régions dépendent à 90 % des dotations de l'État, leur budget total représente moins de 1 % du PIB national).

Jean Sivardière

Les interventions des invités de la FNAUT

Pierre-Henri Emangard

Jean-Paul Chanteguet

Jean-Paul Chanteguet est député PS de l'Indre, il préside la commission Développement durable de l'Assemblée Nationale.

A la veille de la COP 21, il faut rappeler que le secteur des transports engendre à lui seul plus du quart de nos émissions de gaz à effet de serre, il est dominé à 90 % par la route. Les déplacements quotidiens des ménages périurbains et ruraux émettent deux fois plus de CO₂ que ceux des habitants des pôles urbains.

Si les ménages français dépensent en moyenne 5 000 euros par an pour leur mobilité, dont les trois quarts, soit 3 700 euros, pour leur mobilité quotidienne, les ménages ruraux les plus pauvres consacrent aux carburants une part de leur budget quatre fois supérieure en carburant à celle des ménages urbains. A cette grande inégalité s'ajoute un moindre accès aux nouvelles technologies. Les Régions auront donc un rôle important à jouer pour développer l'intermodalité et les nouvelles formes de mobilité dans les zones rurales.

Jean-Luc Bœuf

Jean-Luc Bœuf est haut fonctionnaire territorial, directeur des services de la ville et de l'agglomération de Quimper.

Après les 36 provinces de l'Ancien Régime, la Révolution a recherché un découpage plus rationnel du territoire.

Sous la Troisième République, la consolidation du couple Etat-Département a permis à l'Etat central de finir d'asseoir son autorité sur le territoire.

J'ai proposé un découpage de la France en 9 Régions (+ la Corse) autour de 9 métropoles : Lille, Strasbourg, Lyon, Marseille, Toulouse, Bordeaux, Nantes, Paris, et Clermont-Ferrand pour le Massif central. Vidal de la Blache avait suivi cette méthode.

La notion de région à taille européenne ne veut rien dire, l'exemple allemand le démontre.

Le redécoupage régional ne va pas permettre des économies, à cause des statuts de la fonction publique. J'estime le coût de la fusion des régions à un milliard d'euros, soit 3 % de leur budget annuel total (30 milliards).

La DATAR n'existe plus, elle correspondait à un âge d'or où l'Etat avait des moyens financiers non pas pour redécouper le territoire mais pour améliorer les territoires.

Défendre la légitimité du Département parce qu'il est un acteur de proximité ne tient pas la route : les routes et les collèges pourraient être gérées par la Région. Mais la suppression des Départements coûterait très cher.

Olivier Régis

Olivier Régis est président du forum pour la gestion des villes, il collabore avec Eric Giuily, ancien rédacteur des lois de décentralisation de 1982.

Une réforme ne peut réussir qu'avec trois ingrédients : une vision, de l'autorité et un peu de démocratie. La réforme territoriale n'en possède aucun. Les élus conservateurs ont obtenu le maintien des Départements, le millefeuille n'a pas été allégé.

La volonté de réformer les collectivités territoriales ne s'est pas appuyée sur les bassins de vie, sur les flux économiques : les Régions n'ont pas été redécoupées pour en tenir compte (mais la loi le permettra).

La fiscalité territoriale est devenue incompréhensible : une réforme territoriale doit donc s'accompagner d'une réforme fiscale clarificatrice.

Ceci étant, nous avons travaillé sur la nouvelle carte régionale et montré qu'il est possible de supprimer les départements des métropoles et de fusionner certains départements (par exemple Cantal, Aveyron et Lozère), pour arriver à seulement 49 départements.

De nombreuses petites communes meurent faute de moyens (sauf à copiner avec le Conseil départemental). Nous regroupons donc aussi des communes, les communes de départ devenant, selon le schéma parisien, des arrondissements des nouvelles communes. Les responsables de ces dernières seraient élus au suffrage universel direct.

François Poupard

François Poupard est directeur général de la DGITM, direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (ministère de l'Ecologie).

La réforme territoriale récente laisse en suspens toutes les questions d'articulation entre les autorités organisatrices régionales et urbaines.

L'organisation des trains TET doit être clarifiée suivant les préconisations du rapport Duron, elle exige une articulation avec les TER. Or l'organisation des TER dans les régions fusionnantes doit être repensée, il faut donc attendre la mise en place des nouveaux exécutifs régionaux. Il faut aussi suivre le développement du marché de l'autocar.

La Commission européenne prévoit l'ouverture du transport ferroviaire à la concurrence en 2020 (services commerciaux) et 2026 (services publics). Dans le cas des délégations de service public, l'ouverture à la concurrence devra être décidée conjointement entre l'Etat et l'autorité organisatrice. Les pays peuvent décider l'ouverture avant 2026.

Pierre-Henri Emangard est géographe, chercheur associé à l'université du Havre.

Contrairement à une croyance très répandue, il existe un millefeuille territorial en Allemagne, mais un millefeuille qui fonctionne bien.

L'Allemagne est un état fédéral, le Bund, possédant 4 niveaux administratifs dont 3 sont territoriaux, c'est à dire représentés par des assemblées élues.

Le Bund comprend 16 Länder. Les modalités d'application des lois fédérales peuvent varier d'un Land à l'autre, de même que l'organisation territoriale (certains Länder sont subdivisés en districts administratifs, les Bezirke). Chaque Land dispose aussi de compétences propres, qui touchent des domaines extrêmement variés, notamment l'éducation, la police, l'aménagement du territoire et les transports. Ses ressources proviennent à 90 % du Bund.

Chaque Land ou Bezirk est divisé en Kreise ou arrondissements, l'équivalent de nos départements mais plus petits. Il existe au total 439 Kreise, leur nombre a été divisé par 2 en 1970.

Enfin l'échelon de base est la Gemeinde, la commune. Il existe 14 627 communes ; dans l'ex-Allemagne de l'Ouest, leur nombre a été divisé par 3 entre 1965 et 1978. Il n'existe pas de structure intercommunale.

Les grandes villes sont des « Kreisfreie Städte », elles cumulent systématiquement les compétences des communes et des arrondissements, à la manière de la métropole lyonnaise.

Des structures supplémentaires ont pour objet de mettre en cohérence les politiques d'aménagement et de transports. Indépendamment des Bezirke, les Länder sont ainsi divisés, au total, en 97 « Regionalverbände », ou régions d'aménagement, qui regroupent des Kreise. C'est dans leur cadre que le Land met en application des « Regionalpläne », ou plans de développement régionaux, co-construits avec le Bund.

On a donc en Allemagne une situation très complexe, avec des niveaux territoriaux éventuellement emboîtés, qui peuvent recouper des territoires différents. Par ailleurs, contrairement à la France, les collectivités territoriales ne sont pas placées sur un pied d'égalité, il existe un principe hiérarchique fort, depuis le Bund jusqu'à la commune. Chaque collectivité se situe dans une hiérarchie mais, malgré le principe hiérarchique, les politiques d'aménagement et de déplacements sont beaucoup plus négociées (avec les échelons supérieur et inférieurs et les entités de voisinage) qu'en France. Et le Bundesrat (le Sénat, désigné par les Länder) peut bloquer les décisions du Bundestag.

Les deux tables-rondes



1^{ère} table ronde animé par Robert Viennet

La première table-ronde a porté sur le transfert des compétences des départements aux intercommunalités et aux Régions, et sur la gestion des interfaces entre transports urbains et interurbains.

● Charles-Eric Lemaignan, président de l'AdCF (intercommunalités)

La réforme ramène à 2 le nombre des autorités organisatrices (AO) : la Région, chargée du transport interurbain, du transport scolaire et de l'intermodalité, et l'intercommunalité, chargée du transport urbain, et du transport scolaire sur son territoire.

Les Régions pourront-elles gérer le transport scolaire de proximité (l'Aquitaine aura la taille de l'Autriche) ? Les Régions auront trois possibilités : gestion directe, délégation aux Départements, délégation à des syndicats ou des intercommunalités.

L'enjeu de la concertation entre les Régions et les intercommunalités résidera dans deux sujets majeurs : l'intermodalité et la billettique.

Le transport est le seul service public dont le prix a augmenté moins que l'inflation depuis 12 ans. Face aux difficultés budgétaires, mieux vaut travailler sur l'offre que sur le prix.

Il est impossible de miser sur un seul mode pour optimiser les coûts, un car coûte 6 à 8 fois moins cher au km produit qu'un train.

● Jean-Pierre Farandou, président de l'Union des Transports Publics

Les doublons entre train et car, et les tarifications déséquilibrées devraient disparaître. Le TER va prendre une dimension de RER autour des grandes métropoles pour éviter la congestion routière des banlieues.

Les gares routières ont été les grandes oubliées de la LOTI, le voyageur ne veut pas d'un no man's land insécurisé. Leur financement doit être assuré par les autocaristes qui les utilisent et par les collectivités.

● Pierre Reboud, directeur général de la Régie des Transports de Marseille

À Marseille, le nombre des AO passe de 8 (le Département et les intercommunalités) à 2 (la Région et la métropole, qui sera prédominante sur son territoire). La création de la métropole est un élément décisif de simplification. Les incohérences (gares routières, billettique, information des voyageurs) résultant de la concurrence entre intercommunalités tendront à disparaître.

● Michel Seyt, président de la FNTV

Le transport par autocar va pouvoir enfin bénéficier du Versement Transport dans les zones urbaines.

Les départements sont réticents à céder le transport scolaire aux Régions. Mais le transport scolaire représente le plus gros des budgets transport, on peut difficilement le dissocier des délégations de service public qui intègrent une partie de transport scolaire.

La seconde table-ronde a concerné l'articulation des TER, Intercités, TGV, autocars dans le cadre des « grandes Régions ». Le rôle du régulateur, l'ARAFER, a tout d'abord été rappelé (FNAUT Infos 241).

● Anne Yvrande-Billon, vice-présidente de l'ARAFER, ex-ARAF

L'ARAFER est l'autorité de régulation des activités ferroviaires (depuis 2010) et routières (depuis le 15-10-2015).

Les services routiers interurbains dont les arrêts sont distants de moins de 100 km seront autorisés s'ils ne concurrencent aucun service TER ou Intercités et constituent un service vraiment nouveau.

L'ARAFER a développé une méthodologie pour apprécier le risque de report de la clientèle d'un service conventionné vers un service librement organisé, et son impact financier.

En Allemagne, une large part de la clientèle de l'autocar vient de la voiture, du covoiturage ou de voyageurs qui ne se déplaçaient pas auparavant.

● Jacques Auxiette, alors président du Conseil régional des Pays de la Loire

L'ensemble du territoire national doit être desservi le mieux possible par le rail, notamment les villes moyennes : 60% de nos concitoyens ne vivent pas dans les grandes villes.

Les voies ferrées doivent être en bon état et permettre de rouler à 200 km/h. Or la ligne Nantes-Bordeaux ne sera pas rénovée avant 2025 au mieux, les autocars Macron vont donc profiter de la situation, car ils disposent de l'autoroute. La seule vision actuelle est de ne plus dépenser pour les infrastructures.

Il y a un avenir pour le ferroviaire, ce n'est pas une industrie du 19^{ème} siècle. L'offre TER a augmenté de 21 % entre 2002 et 2013, la fréquentation de 53 %, le financement par les Régions de 92 %.

Le TER coûte 30 % de plus en France qu'à l'étranger. L'amélioration de la perfor-

mance industrielle est nécessaire, et pas seulement en organisant la concurrence entre les modes : les bus SNCF concurrencent directement les trains.

Les arrêts des TER et des Intercités doivent être complémentaires, comme sur la ligne Caen - Le Mans - Tours.

Les Régions savent exploiter des TER interrégionaux comme l'Interloire.

● Jean Lenoir, vice-prés. de la FNAUT

Les Intercités évitent un clivage entre la qualité des dessertes des grandes agglomérations et celle des villes moyennes. Des lignes importantes ont été asséchées par une LGV parallèle.

Si rien ne change, on gardera des relations entre les métropoles régionales actuelles et tout le reste sera pris en charge par les Régions, ce qui n'est pas leur vocation, ou disparaîtra.

Le rail est un outil très capitalistique : quand on investit, les amortissements ne peuvent se faire que sur 30 à 40 ans. On a donc absolument besoin d'une vision à moyen et long terme. Ce n'est pas une question de culture politique : de la Suisse à l'Angleterre extrêmement libérale, une vision des besoins de transport est définie par l'Etat.

Contrairement aux cars Macron, dont les offres sont évanescentes comme en Allemagne, les Intercités garantissent une prévisibilité de l'offre.

● Jean Ghedira, directeur SNCF Intercités

La clientèle Intercités recherche un bon rapport qualité/prix plutôt que la vitesse. Mais ces trains sont très hétérogènes : une politique commerciale unique n'est pas adaptée.

Certaines villes moyennes relèvent des Intercités, d'autres du TER. Le nombre des arrêts de nos Intercités est supérieur de 60 % à ceux d'autres pays.

Nous avons créé de nouvelles offres : Happy Hours (50 % de réduction), 100 % Eco (sur Paris-Bordeaux, le taux de remplissage est de 88 % au lieu de 50% en moyenne sur les Intercités).

● Jérôme Nanty, secrétaire général du groupe Transdev

Si on réduit l'offre ou si on ferme des lignes, des opérateurs alternatifs sont prêts à prendre le risque d'exploiter grâce à leur expérience à l'étranger en matière de qualité et de coûts.

Transdev exploite des trains régionaux et longue distance en Suède, en Allemagne et aux Pays-Bas soit, en km, 40 % de l'offre TER en France. Il existe une demande longue distance : la clientèle de notre ligne Malmö-Stockholm (600 km) est passée entre 2007 et 2014 de 250 000 à 350 000 passagers.

A l'inverse de l'offre routière SNCF, qui dessert peu de villes mais à des fréquences élevées, notre offre Isilines (230 liaisons, 55 villes desservies) est complémentaire des offres ferroviaires, avec un maillage beaucoup plus fin et des fréquences bien inférieures.

En Allemagne, l'avantage compétitif du car est plus fort qu'en France : le seul entre arrêts est de 50 km et les autoroutes sont gratuites.

L'aéroport de Notre-Dame-des-Landes

Fausse démocratie

L'organisation d'un référendum sur le projet de nouvel aéroport NDDL se heurte à de multiples difficultés. Quelle sera la question posée ? Quel sera le périmètre de la consultation ? Les informations fournies au public (coûts de l'aéroport et de ses accès routiers et ferroviaires, prévisions de trafic) seront-elles objectives ? Les promoteurs du projet et les opposants disposeront-ils des mêmes moyens financiers pour diffuser leurs points de vue, et des mêmes accès aux médias ? Qui décidera des modalités de la consultation ? L'Etat et les collectivités locales, qui poussent le projet, ne peuvent être juge et partie.

Organiser un référendum « local » peut être utile s'il s'agit d'un projet proposé par une collectivité locale, dont l'impact économique et/ou environnemental prévisible est bien local. Le cas de NDDL est bien différent, limiter la consultation au seul département de la Loire-Atlantique serait malhonnête.

En effet, l'impact économique de NDDL s'étendrait sur les deux régions Pays de la Loire et Bretagne : 20 % des passagers actuels de Nantes sont originaires des autres départements des Pays de la Loire et 25 % de la Bretagne. Et l'aéroport de Rennes serait affecté.

Bien que le projet NDDL ne s'inscrive dans le cadre d'aucune politique aéroportuaire nationale cohérente, il s'agit cependant d'un projet national, relancé par le gouvernement Jospin (qui s'était également fourvoyé sur le dossier du 3ème aéroport parisien) et plus récemment soutenu par les gouvernements Fillon, Ayrault et Valls.

Notre-Dame-des-Landes : droite, gauche, même combat !

La maire PS de Nantes, Johanna Rolland, a cosigné une lettre à François Hollande avec Bruno Retailleau, président LR du Conseil régional qui a succédé à Jacques Auxiette, et Philippe Grosvalet, président PS du Conseil départemental de Loire-Atlantique, lui demandant de trancher le débat en faveur de NDDL et d'en finir avec « les exactions » subies par les riverains de la ZAD. Pour ces trois élus, l'aéroport est « un équipement essentiel, reconnu d'utilité publique, dont la réalisation vise à améliorer l'attractivité et la connexion européenne et internationale des territoires de l'Ouest de la France ».

Le 5 février, la Région s'est offert un encart publicitaire dans Ouest France appelant à signer la pétition initiée par Bruno Retailleau. L'intersyndicale des journaux de la Loire a protesté contre ce « message clivant et provoquant sur un sujet délicat » et dénonce les pressions exercées sur les journalistes.

La DGAC en est le maître d'ouvrage, et l'Etat s'est engagé financièrement aux côtés des collectivités territoriales : il apportera 125 millions d'euros (les collectivités 115 millions). Le gouvernement doit assumer ses responsabilités : la décision relève de sa seule compétence. Et comment ne pas voir dans ce référendum une manœuvre politicienne quand Manuel Valls ose déclarer : « cette consultation n'est pas prévue pour abandonner le projet mais pour le légitimer » ?

Plus généralement, qu'il s'agisse d'aéroports, de LGV, de gares TGV ou de modernisation de voies ferrées existantes pour faciliter le fret ferroviaire (voir le cas de Serqueux-Gisors, FNAUT Infos 239), ce n'est pas aux riverains ou aux habitants de la région concernée, mais au gouvernement, de décider des grands investissements nationaux. Le triste épisode de la consultation des Lorrains sur le projet de gare de Vandières (FNAUT Infos 238, 241) aurait pu servir de leçon.

Un projet inutile et nocif

La construction de NDDL (que les compagnies aériennes ne réclament pas) ne créerait sans doute pas de trafic supplémentaire par rapport à l'utilisation de l'aéroport existant de Nantes-Atlantique, supposé modernisé : il n'y aurait jamais beaucoup de vols transcontinentaux à NDDL (comme à Lyon), NDDL est plus éloigné que Nantes de sa clientèle principale, les taxes aéroportuaires et le coût des parkings pourraient y être nettement plus élevés.

Cependant les émissions de gaz à effet de serre seraient aggravées par la construction des nouvelles infrastructures (aéroport et routes) et par l'allongement des parcours d'approche. La disparition d'une importante zone humide contribuerait elle aussi au réchauffement climatique : ces zones sont, avec les forêts, l'un des plus importants puits terrestres de carbone.

Enfin l'argent public qui serait investi dans NDDL et ses accès routiers ne pourrait plus l'être au bénéfice de la transition écologique, qui est urgente, et en particulier dans le développement des transports collectifs urbains ou ferroviaires, bien plus économes en CO₂ que l'avion pour les trajets nationaux.

La construction de NDDL serait donc totalement contradictoire avec les orientations officielles de l'Etat affichées lors de la COP 21 : utilisation prioritaire des infrastructures existantes, respect de la biodiversité, arrêt du soutien aux combustibles fossiles.

Dominique Romann,
FNAUT Pays de la Loire

Trains Intercités : les premières décisions

Les décisions annoncées le 19 février par Alain Vidalies ne répondent que très partiellement aux attentes des voyageurs : le matériel roulant sera entièrement renouvelé d'ici 2025, mais l'offre de nuit est très menacée.

Matériel roulant

L'appel d'offres qui va être lancé par SNCF Mobilités pour l'acquisition de nouvelles rames pouvant rouler à 200 km/h et d'un confort adapté aux longs parcours est une décision très pertinente. Cependant seules trois lignes dites « structurantes » sont concernées : Paris-Limoges-Toulouse, Paris-Clermont et la Transversale Sud Bordeaux-Toulouse-Marseille (de manière aberrante, Toulon et Nice sont oubliées malgré leur poids démographique). Paris-Caen-Cherbourg est traité séparément, en collaboration avec la Région Normandie.

Les autres relations Intercités de jour, radiales et transversales, sont tout aussi indispensables à l'aménagement du territoire : elles doivent elles aussi bénéficier d'un matériel adapté et de qualité.

Trains de nuit

Les trains de nuit font l'objet d'une décision prématurée. Si les relations Paris-Briançon et Paris-Rodez/Latour-de-Carol sont maintenues, les six autres relations ne seront plus financées par l'Etat (en pratique, par la SNCF) au-delà du 1er juillet 2016. Certes, un « appel à manifestation d'intérêt » est lancé aux opérateurs privés, mais sans garantie de pérennisation de ces relations : le délai est trop court, et les opérateurs privés ne pourront pas exploiter également des relations de jour afin de mieux équilibrer leurs comptes, alors que le cadre juridique l'autorisait comme pour les relations de nuit.

C'est donc une forte amputation de l'offre de nuit qui est organisée. Or l'offre actuelle, contrairement aux affirmations du Ministre, répond aux attentes d'une part importante de la clientèle. Celle-ci se reportera bien davantage sur l'auto-car ou l'avion que sur le TGV de jour – une aberration écologique deux mois après la COP 21.

On attend maintenant les décisions sur l'offre de jour qui seront annoncées après la remise du rapport du préfet François Philizot. La pertinence économique des trains Intercités doit être appréciée à partir de leur trafic potentiel, celui qui serait constaté si une offre correcte était proposée. La commission Duron comme la FNAUT ont montré la nécessité d'améliorer les fréquences sur de nombreuses lignes pour rendre les dessertes aussi attractives que celles des autres pays européens.

Permis à points

+ **8 points à Philippe Bies**, député PS du Bas-Rhin : il réclame l'instauration d'une « contribution transport territoriale » (CTT) dans les régions qui seraient candidates, il a déposé en ce sens un amendement à la loi de finances 2016 pour donner à sa proposition une base législative. La grande Région Alsace - Lorraine - Champagne-Ardenne est concernée car elle possède deux grands couloirs à camions : la plaine d'Alsace et le sillon mosellan. En clair, il s'agit d'une écotaxe régionale, mais le mot écotaxe est tabou...

- **6 points à Alain Dufaut**, sénateur LR du Vaucluse : il réclame la suppression de la matérialisation d'une bande cyclable sur le pont Daladier sur le Rhône en Avignon, une « incongruité notoire » selon lui. Comme tous les partisans du tout-routier, il précise : « je suis partisan de tout faire pour favoriser les déplacements doux », à condition bien sûr de ne pas gêner les voitures...

Le quizz du Parisien

Côté environnement, le train est souvent décrit comme le plus vertueux des moyens de transport. Est-ce vrai ?

1 - Je travaille à 50 km de mon domicile. Prendre le train plutôt que ma voiture me permet de diviser ma consommation d'énergie par 2,3 ; 5,5 ; 7,9 ?

2 - Pour un même trajet, un usager du métro consomme environ 2, 8 ou 14 fois moins qu'un automobiliste ?

3 - Un trajet Paris-Marseille produit environ 5, 10 ou 25 fois moins de CO₂ en train qu'en avion ?

4 - En moyenne, un tramway transporte autant de passagers que 60, 110 ou 170 voitures ?

5 - Une voiture électrique émet 22 g de CO₂ au km/passager. Combien un TGV émet-il de CO₂ au km/passager : 13 g, 23 g, 56 g ?

6 - Le rail représente moins de 1% du total des émissions de CO₂ dans l'Union Européenne : vrai, faux ?

7 - Sur environ 30 000 km de voies ferrées en France, combien sont électrifiés : 25 %, 50 %, 75 % ?

Réponses dans notre prochain numéro.

Lyon-Turin : une heureuse surprise

Alors que les opposants dénonçaient un risque grave lié à la présence d'amiante, c'est un vaste gisement d'uranium qui vient d'être découvert par TELT, maître d'ouvrage du Tunnel Euralpin Lyon-Turin, lors du creusement d'une galerie de reconnaissance.

La vente du minerai à AREVA, qui va construire une centrale nucléaire en Maurienne pour assurer l'alimentation électrique de la ligne Chambéry-Turin, résoudra le problème de financement du tunnel.

En bref

Notoriété de la FNAUT

La notoriété internationale de la FNAUT (FNAUT Infos 226, 232) s'étend sans cesse.

Electric cars cannot be advertised as being "green" or "clean", France's Jury of Advertising Ethics has ruled. It said that a Renault Zoe advert with the slogan "To fight pollution, drive a car" was misleading. The decision comes following a complaint from FNAUT (The Connexion, France).

Le auto elettrica non sono ecologica : stop delle Authority francese alle pubblicità. A pesare sull'intera situazione anche la denuncia di la Fnaut presentata contro una pubblicità della Zoe (Ecoblog.it, Marina Perotta).

"Striking will solve nothing and will only serve to punish passengers", said the French FNAUT association. "there are more constructive ways of negotiating with the authorities than making everyone's lives a misery." (taznimnews.com, Teheran).

L'aliança d'associacions pel ferrocarril transfronterer demanarà a la Generalitat i les Regions del Llenguadoc-Rosselló i Migdia-Pirineus més coordinació ferroviària. A la reunió hi van haver representació de CCOO de l'Empordà, que van fer d'amfitrions de l'acte, la FNAUT de Defensem el Tren de l'Empordà i de la Promoció del Transport Públic (Divendres Catalunya).

FNAUT says Intercity is an essential part of the railway network and argues that high-speed TGV and regional TER services cannot meet all the needs of passengers or the community (international railway gazette).

La red francesa de servicios Intercity hace frente a un futuro "frágil e incierto", según la Federación Nacional de Asociaciones de Transporte Público (FNAUT) (Noticia de actualidad).

VCD und FNAUT schlagen um 20 Minuten beschleunigte Express-Verbindung Breisach-Colmar vor. Täglich überschreiten 20.000 Menschen die Grenze bei Breisach, die allermeisten immer noch mit dem Auto. Denn es gibt zwar täglich bis zu 12 Bus-Verbindungen zwischen der Stadt am Rhein und dem touristischen Anziehungspunkt im Elsass (rdl.de).

La novèla gara de Montpelhièr fa pas l'unanimitat. La FNAUT ne contèsta la pertinéncia puèi qu'es un projècte de gara excentrada. Deu assegurar lo trafic de linhas transversalas a granda velocitat, entre Paris et Barcelona e entre Tolosa et Marselha (Setmana).

«Stávka nic nevyeší, jen poslouží k potrestání pasážer», ekl FNAUT, což je francouzská asociace bojující za práva každý si to uvdomuje, (ale) jsou zde konstruktivnější způsoby, jak vyjednávat s úřady,» dodal (ceskenoviny.cz).

BIEN DIT

✓ **Christian Bourquin**, alors président du Conseil régional de Languedoc-Roussillon, à propos du Train Jaune Latour-de-Carol - Villefranche : « ce n'est pas de privatisation qu'il faut avoir peur, mais de disparition ».



Marcheur

Le 15 juin 2015, le trafic TGV a été bloqué une heure à Poitiers : un homme d'une trentaine d'années qui voulait retrouver un ami à Eurodisney s'était dit qu'en suivant les rails, il arriverait à Marne-la-Vallée sans se tromper. L'homme a été arrêté et interné.

Gare de Vandières

Selon un journaliste de RTL, la gare de Vandières est « une gare routière qui, depuis 2000, devait permettre l'émergence de la LGV Est ».

Pile miracle

Selon un journaliste de Lasemaine.fr, « la pile à combustible, actuellement testée en Allemagne, produit elle-même l'électricité qu'elle consomme ».

Bêtisier

✗ **Jean-Louis Borloo**, ancien ministre de l'Ecologie, a déclaré s'être « battu comme un chien » en 2010 pour le projet de canal Seine-Nord. Selon lui, le canal permettrait le trafic des gros conteneurs entre Dunkerque et la région parisienne et au-delà : « c'est vital pour donner un avantage mondialement décisif à la région Nord-Picardie ». Et c'est vital pour le port du Havre ?

✗ **Benoît Cailliau**, président du CESER des Pays de la Loire, favorable au projet de Notre-Dame-des-Landes : « préfère-t-on un mode de développement endogène, un peu autarcique, ou un modèle ouvert au monde et aux échanges ? » En clair : c'est le nouvel aéroport (et bien sûr des vols quotidiens pour New-York, Rio, Johannesburg et Hong-Kong) ou la réserve d'indiens...

Clermont - Saint-Etienne : train ou autocar ?

Les voyageurs de Rhône-Alpes et d'Auvergne demandent aux élus de se préoccuper de l'avenir de la ligne SNCF Clermont-Ferrand - Saint-Étienne (147 km) reliant deux agglomérations de 280 000 et 390 000 habitants respectivement.

La voie est détériorée entre Thiers et Boën et, en l'absence de travaux programmés, une fermeture de la ligne est probable dès 2020. Les travaux de rénovation coûteraient certes 12 millions d'euros, mais cet investissement est nécessaire car la ligne est structurante pour la nouvelle grande région.

Aujourd'hui, il est presque impossible de faire un aller-retour depuis Saint-Étienne pour aller travailler une journée à Clermont-Ferrand. Il existait 5 allers-retours par rail il y a 3 ans, on en est à 2 aujourd'hui et même un seul depuis le retrait des X 73 500 en solo. Le trajet s'effectue en 1h30 en voiture, 1h45 en car, et 2h29-2h42 en train (en 2005, ce temps était de 1h53 avec 6 arrêts...).

Remplacer les trains par des cars pourrait entraîner la disparition totale de la liaison à terme. En effet tout transfert sur route incite entre 30 et 50 % des voyageurs à se reporter sur la voiture, ce qui fragilise la desserte routière de substitution, qui finit par disparaître.

Les cars, dont les temps de parcours semblent séduisants, ne desservent aucun arrêt intermédiaire entre les deux grandes villes terminales, alors que le train dessert au moins Thiers, Noirétable, Boën et la périphérie de Saint-Etienne (le temps de parcours d'un car desservant les mêmes arrêts que le train peut atteindre 3h26). Ainsi, le car direct ne contribue pas à l'aménagement du territoire et ne fait que concurrencer le train.

Philippe Valeriano, FNAUT Auvergne

Montluçon-Ussel : un cas de désaménagement du territoire

La ligne Montluçon-Ussel liait Paris à Ussel et au Mont Dore. Mais la relation de nuit a été supprimée. Les ralentissements, les fermetures de gares, les fréquences insuffisantes et l'absence de rabattement sur les gares sauvegardées ont rendu impossibles les trajets domicile-travail : 50 minutes au lieu de 25 pour aller d'Evau-les-Bains à Montluçon, 25 km (FNAUT Infos 162).

Des cars ont remplacé les trains en 2008 : perte de vitesse, de confort, de sécurité et de ponctualité, pas de transport des vélos. La route est sinueuse, étroite, soumise aux aléas climatiques. Les voyageurs attendent au pied d'un poteau. La fréquentation des cars, marginale, a conduit à leur limitation récente au parcours Montluçon-Auzances, sans préavis et sans information. Le trafic s'est donc reporté sur la voiture, pour ceux qui en ont une et peuvent encore la conduire.

Faute de train, le territoire se paupérise. L'usine de fabrication de LED à Mérinchal a fermé. Plus de transport de bois, alors qu'une gare avait été aménagée à Létrade et qu'une usine de granulés devait s'y installer : la gare a finalement été installée au bord de l'autoroute, d'où un trafic supplémentaire de camions. Les stations thermales d'Evau-les-Bains, La Bourboule et Le Mont Dore voient fuir les clients.

Pourtant, l'investissement nécessaire au retour du train est minime : 20 millions d'euros pour maintenir les circulations, le coût d'un km de LGV, 40 pour moderniser la ligne. C'est bien moins que ce que dépense la région Limousin pour les études de la très hypothétique LGV Limoges-Poitiers.

Jean-Louis Camus

Vers la réouverture du Canfranc

La ligne internationale Pau-Oloron-Bedous-Canfranc-Saragosse, longue de 311 km, a été fermée sur le versant français en 1970. La section Pau-Oloron (36 km) a été entièrement régénérée en 2010 et voit circuler 8 allers-retours TER par jour. La section Canfranc-Saragosse (218 km) est toujours exploitée : 2 AR voyageurs circulent chaque jour, et des trains de maïs 3 fois par semaine.

En 2007, la Région Aquitaine a décidé de rouvrir le tronçon Oloron-Bedous (24,5 km). La fin du chantier est programmée pour fin juin 2016. Il est exclusivement financé par la Région à hauteur de 102 millions d'euros HT.

Il comprend la dépose de l'ancienne voie unique, le reprofilage et l'assainissement de la plateforme, la pose de 2,6 km de filets contre les chutes de pierres, le remplacement de 4 PN par des ponts-raïls, la réouverture de 3 gares et la création d'une halte, la reprise de 7 tunnels, la pose d'une voie armée pour recevoir des trains de fret de 22,5 tonnes/essieu, la mise en place de la signalisation à compteur d'essieux.

A la remise en service, 4 allers-retours Pau-Bedous quotidiens sont prévus, 6 en haute saison d'été.

Créé en 1986, le CRÉLOC (Comité pour la Réouverture de la Ligne Oloron-Canfranc, www.creloc.fr) se mobilise dans la perspective de la réouverture du dernier tronçon de la ligne, Bedous-Canfranc, de 32 km seulement. La modernisation complète du transpyrénéen de la vallée d'Aspe (électrification, ERTMS, voie UIC sur le versant espagnol de Canfranc à Huesca) est évaluée à 400 millions environ. Cette réouverture totale répond pleinement aux enjeux des échanges transfrontaliers entre l'Aquitaine et l'Aragon.

François Rebillard, président du CRELOC

- La FNAUT a remis à la commission d'enquête publique un avis favorable au projet de modernisation de la ligne ferroviaire Serqueux-Gisors pour le transport du fret entre le port du Havre et la région parisienne.

- Bruno Gazeau, Jean Lenoir et Marc Debrincat ont rencontré Thierry Guimbaud, directeur des services de transports (DGITM, ministère de l'Écologie).

- Bruno Gazeau a été auditionné par le CGDD et l'Inspection Générale des Finances au sujet du statut à attribuer à Gares et Connexions.

- Jean Lenoir s'est entretenu avec Barbara Dalibard, directrice générale de SNCF Voyages, au sujet de la commercialisation des TGV et trains Intercités. Il a rencontré Dorothée Stik, conseillère d'Emmanuel Macron, sur le renouvellement du matériel Intercités et la modernisation du réseau classique.

- Bruno Gazeau, Jean Lenoir et Jean Macheras ont rencontré Claude Morel, directeur de cabinet d'Alain Vidalies, ainsi que Radia Ourti et Patrice Saint-Blancard, membres du cabinet.

- Jean Lenoir et Marc Debrincat ont rencontré Violette Spillebout, directrice des relations publiques de SNCF Voyages, et Pierre Matuchet, directeur marketing.

- Bruno Gazeau, Michel Quidort et Anne-Marie Ghémar ont rencontré les députés européens Wim van de Camp et Dominique Riquet.

Actes du colloque du 29 octobre 2015

Les actes du colloque sur la réforme territoriale et les transports (FNAUT Infos 243) sont parus. Le document de 44 pages peut être obtenu auprès du siège de la FNAUT (10 euros, port compris, à l'ordre de la FNAUT).

L'automobile aujourd'hui

Les articles de l'automobile publiés dans FNAUT Infos depuis 2013 (sécurité routière, 30 km/h en ville, pollution, covoiturage, autopartage, la voiture à l'étranger) ont été rassemblés en un recueil de 24 pages, disponible auprès du siège de la FNAUT (5 euros port compris).

Congrès 2016

Le 20ème congrès de la FNAUT aura lieu à Strasbourg les 21, 22 et 23 octobre 2016. Son organisation sera assurée par l'association strasbourgeoise ASTUS et la FNAUT Alsace.

FNAUT infos - Bulletin mensuel d'information

Directeur de publication : Jean Sivardière
Crédits photo : Marc Debrincat et Fabrice Michel pour la FNAUT
CPPAP n° 0920 G 88319 - Dépôt légal n°243
ISSN 0983-172 X - Tirage : 1200 ex.
Imprimerie : Territoires Photographiques, 86370 Vivonne

Abonnement 10 numéros : Individuels : 19 €
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>