

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

### Créer des emplois, c'est possible

Tous les grands pays – Allemagne, Grande-Bretagne, USA, Japon, Chine – investissent massivement dans leur système de transport collectif. Mais la France reste à l'écart de ce mouvement général. Or les propositions de la FNAUT pouvaient contribuer à résorber une part non négligeable du chômage de masse qui s'est installé dans notre pays.

1 - Dans de nombreuses villes, on a besoin de transports en site propre, tramways ou BHNS, et l'offre commence à se contracter. La régénération du réseau ferré classique s'effectue trop lentement, sa modernisation est conçue sans véritable ambition et la construction de nouvelles LGV est bloquée.

Or il faut dès maintenant anticiper la demande future qui va exploser pour des raisons très variées, de l'augmentation de la population française (+ 15 % d'ici 2040 selon l'INSEE) à l'obligation de lutter contre la dérive climatique qui s'accroît. Gouverner, c'est prévoir...

2 - Le prix du pétrole connaît, depuis plus d'un an, un effondrement spectaculaire qui se répercute sur celui des carburants routiers par une baisse d'environ 30 centimes par litre et stimule le trafic routier. Cette situation inattendue offrait au gouvernement, comme l'a réclamé la FNAUT, une occasion exceptionnelle de surtaxer les carburants automobiles au-delà de la hausse homéopathique intervenue en janvier dernier (+ 3,5 centimes sur le litre de gazole et + 2 centimes sur le litre d'essence).

Une décision en ce sens aurait pu et dû être prise en 1986, au lendemain du contre-choc pétrolier, elle aurait évité la reprise vigoureuse du trafic automobile alors observée. Elle pouvait aujourd'hui aussi être prise « sans douleur », comme l'a reconnu la ministre de l'Ecologie, pourtant hostile à la fiscalité écologique : l'alibi du maintien du pouvoir d'achat n'est plus crédible.

3 - Un seul centime de surtaxe aurait rapporté 600 millions d'euros par an à l'Etat. La proposition de la FNAUT permettait de relancer les investissements de transport collectif et d'intensifier l'exploitation, donc de créer de nombreux emplois. On comprend mal qu'elle ait été ignorée car, au lendemain de la COP 21, elle aurait aussi démontré que les engagements du gouvernement allaient au-delà des incantations.

Bruno Gazeau

## Des routes, des voitures, des camions : un inquiétant retour en arrière



Autoroute A6 à hauteur de Chalons-sur-Saône

**En contradiction avec les objectifs du Grenelle de l'environnement, de la loi sur la transition énergétique et de la COP 21, la route reste une préoccupation majeure de l'Etat et des collectivités territoriales, sous le prétexte fallacieux du développement économique. On assiste ainsi à une accentuation de la politique pro-routière du gouvernement, qui mise sur la mobilité individuelle et les voitures dites propres, et laisse proliférer les camions, au lieu de profiter de la baisse du prix du pétrole pour mettre en place une fiscalité écologique de la route et investir de manière rationnelle. Et, partout en France, des projets routiers d'une autre époque refont surface. Des solutions techniques simples et éprouvées sont pourtant disponibles pour parvenir à une mobilité écologique.**

### Une politique pro-routière sans vision à long terme

Nous avons analysé (FNAUT Infos 242) l'évolution idéologique récente favorable à une « réhabilitation de la route ». Cette évolution touche même certaines associations environnementalistes, qui répandent la fausse bonne idée que la voiture dite propre est la solution.

Le gouvernement, après l'abandon de l'écotaxe poids lourds et la hausse de la TVA sur les transports publics, a adopté récemment une série de mesures très favorables à la route :

- allongement des concessions autoroutières pour financer des travaux de renforcement et d'extension du réseau autoroutier (3 milliards d'euros) ;
- relance des investissements routiers dans le cadre des contrats de plan Etat-Régions (FNAUT Infos 240) ;
- absence d'assainissement du transport routier de marchandises (TRM) ;
- refus persistant d'un quatrième appel à projets de TCSP urbains ;

- libéralisation brutale et irréfléchie du transport par autocar à longue distance par la loi Macron ;

- hausse des tarifs des péages ferroviaires en 2016 (+ 6,17 % pour le fret, + 2,8 % pour les voyageurs) et, a contrario, stabilité des péages autoroutiers ;

- réaction trop timide à l'accroissement du nombre d'accidents routiers ;

- diminution des dotations de l'Etat aux collectivités locales ;

- poursuite de projets inutiles (aéroport de Notre-Dame-des-Landes, canal Seine-Nord) mais indifférence face à la contraction du réseau ferré classique.

Les transports urbains sont fragilisés. Et le rail connaît une situation de plus en plus critique : réduction de l'offre, dégradation des infrastructures.

Quant aux municipalités, départements et régions, beaucoup d'élus issus des dernières élections poussent des projets, surtout routiers, qui n'ont manifestement rien à voir avec les exigences de sauvegarde de l'environnement.

# Des investissements routiers contre-productifs

## L'entretien du réseau routier national

### Une obsession routière

En région Pays de la Loire, Bruno Retailleau (LR) a remplacé Jacques Auxiette (PS) à la présidence du Conseil régional, mais les priorités n'ont pas changé : l'autoroute A831 et l'aéroport de Notre-Dames-landes. Bruno Retailleau veut aussi lancer à la fois un plan régional d'économie budgétaire et un « plan routier régional », alors même que les routes ne sont pas de la responsabilité des régions.

Dans les Hauts-de-France, l'alternance politique n'a pas modifié la priorité, qui est toujours le canal Seine-Nord (5 milliards d'euros) pour lequel la Région devra dépenser un milliard. Mais la route fait aussi partie des préoccupations du président LR Xavier Bertrand (contournement routier de Lille et modernisation de la RN2). Sa première décision a consisté à offrir un chèque-carburant aux automobilistes (voir page 3) et il veut soutenir l'industrie automobile (« l'usine Toyota est un miracle fantastique »).

En Auvergne-Rhône-Alpes, comme son prédécesseur PS Jean-Jack Queyranne, le président du Conseil régional Laurent Vauquiez (LR) s'est dit favorable à la LGV POCL et au projet Lyon-Turin. Mais sa priorité évidente est ailleurs : son plan d'investissement prévoit de renégocier le contrat de plan Etat-Région pour soutenir des projets routiers comme l'A45 Lyon - Saint-Étienne (à laquelle il veut consacrer au moins 100 millions d'euros), le désenclavement du Chablais et du Cantal, et le contournement ouest de Grenoble...

Réélu président du Conseil régional de La Réunion, Didier Robert (LR), soutenu par le gouvernement Valls, a confirmé le projet invraisemblable de Nouvelle Route du Littoral.

Les élus départementaux ne sont pas les derniers à vouloir investir dans les routes. Dans l'Isère, le président LR du Conseil départemental, Jean-Pierre Barbier, appuie le projet de l'Etat de passer à 2 x 3 voies l'autoroute A 480 qui traverse l'agglomération grenobloise sur l'axe nord-sud. Le Conseil départemental de Haute-Savoie veut ressusciter l'ancien projet d'autoroute A400 (Machilly-Thonon).

Enfin les nouveaux élus municipaux n'ont toujours pas compris que ce n'est pas la ville qui doit pas être adaptée à la voiture (FNAUT Infos 226 et 229) mais l'inverse, et qu'il faut concentrer les rares moyens financiers disponibles sur le transport collectif. A Strasbourg, le maire PS Roland Ries a même retourné sa veste de manière incompréhensible : il défend aujourd'hui le projet de Grand Contournement Ouest. Les projets routiers se sont multipliés autour de l'agglomération de Montpellier.

### Faut-il vraiment étoffer le réseau routier ?

Selon Alternatives Economiques, 110 000 km de routes ont été construits en France entre 1995 et 2013, la longueur du réseau atteint désormais plus d'un million de km (+ 11%). Pendant la même période, le réseau ferré a peu évolué en Ile-de-France et 570 km de lignes de métro et tramway ont été construits dans les villes de province. Mais la longueur du réseau ferré a décliné de 1 200 km (- 6 %). Bien que la France soit devenue le pays européen comptant le plus de km de routes par habitant, on assiste aujourd'hui à une offensive routière. L'expérience montre pourtant qu'on ne résorbera pas la congestion à coup de nouvelles routes.

### Routes plus larges, plus de trafic

Sylvester Turner, nouveau maire de Houston (USA), s'oppose au « Department of Transportation » (DOT) de l'Etat du Texas. Selon ce dernier, élargir les routes est la réponse adéquate aux embouteillages. Le maire lui répond : « cette stratégie traditionnelle est inefficace, elle ne fait qu'exacerber la congestion urbaine, elle ne permet pas de renforcer l'activité économique de nos villes ; il faut changer de logique, entretenir les autoroutes mais ne plus augmenter leur capacité et offrir une alternative à la voiture en solo ».

Le maire prend l'exemple de l'Interstate 10, dont certains tronçons ont été élargis à 2 x 13 voies il y a quelques années à un coût astronomique, et qui a été baptisée « l'autoroute la plus large du monde » : la durée des trajets automobiles aux heures de pointe a augmenté depuis lors ! Le transport collectif et le covoiturage n'assurent que 3 % des déplacements. mais le DOT veut encore élargir l'Interstate 10 !

### Une enquête instructive

Inrix, spécialiste des services d'infotrafic, vient de déterminer les 10 villes françaises les plus embouteillées, en indiquant pour chacune le nombre d'heures passées en moyenne par an dans les bouchons par un automobiliste : Paris (45,4) ; Lyon (36,1) ; Toulon (35,5) ; Bordeaux (34,8) ; Toulouse (34,7) ; Strasbourg (33,8) ; Grenoble (31,3) ; Nantes (30,6) ; Rennes (28) et Caen (25,2). Ces villes sont, pour la plupart, bien équipées en transport collectif, mais il faut aller plus loin. Conclusion de l'étude : « la congestion du trafic ne sera pas résolue en ajoutant simplement de nouvelles routes ou en rénovant le revêtement des voies existantes ».

Début février, Alain Vidalies, secrétaire d'Etat aux Transports, a annoncé un plan exceptionnel d'entretien du réseau routier national et des voies navigables. Les moyens sont portés en 2016 à un niveau sans précédent, grâce à une enveloppe supplémentaire de 150 millions d'euros. Au total, près de 300 millions seront investis dans plus de 400 opérations de régénération des routes nationales : c'est une hausse de 55 % en un an, et un triplement depuis 2012. Le niveau d'investissement sera cette année le plus élevé depuis 10 ans.

En 2015, Alain Vidalies avait lancé un premier plan d'investissement de 100 millions dans les réseaux existants.

70 millions seront également consacrés à une centaine d'opérations d'entretien des équipements fluviaux, soit une hausse de 40 % en un an, et un doublement depuis 2012.

Selon le ministre, qui a décidé de faire de leur maintenance une priorité, « les infrastructures routières et fluviales sont des artères vitales des territoires et de notre économie ». « Préserver notre patrimoine routier et fluvial est un devoir : c'est investir dans l'avenir tout en soutenant dès aujourd'hui l'activité et l'emploi dans les territoires ».

Le réseau routier national est beaucoup moins dégradé que le réseau ferré : on n'a encore jamais vu de ralentissements du trafic sur des dizaines de kilomètres de routes, ou de fermetures de routes, pour raison de sécurité.

Ceci étant, la FNAUT ne conteste pas l'effort de l'Etat pour entretenir correctement le réseau routier, 88 % des trafics de personnes et de fret étant assurés aujourd'hui par la route, à condition qu'il s'agisse bien d'entretien et de sécurité, et que ces travaux n'impliquent pas d'augmentation des capacités routières (le programme autoroutier, contrairement à ce qui a été annoncé, implique bien une telle augmentation de capacité du réseau).

La FNAUT regrette par ailleurs qu'aucune réflexion ne soit lancée par l'Etat sur la croissance du transport routier de marchandises (TRM), le trafic des poids lourds étant le responsable essentiel de la dégradation des routes par le trafic (la contribution des voitures est négligeable). Rien n'est fait pour assainir le secteur du TRM, gangrené par la fraude et le dumping social (voir page 4). Et pendant ce temps, SNCF Réseau ne dispose pas des sommes dérisoires nécessaires pour régénérer 1 500 kilomètres de voies ferrées capillaires dédiées au transport du fret et menacées de fermeture à court terme (FNAUT Infos 238).

## Automobiliste à Lille : c'est la belle vie !

A Lille, les automobilistes peuvent traverser la Grand Place, aménagée en zone de rencontre depuis 2011.

Cet aménagement est jugé dangereux par plus de 80 % des piétons interrogés par le collectif qui réclame la piétonnisation intégrale de la place, refusée avec obstination par la maire PS Martine Aubry.

La Métropole Européenne de Lille (MEL), dont le vice-président chargé de la mobilité est Gérald Darmanin (LR), cherche à éviter la « thrombose routière » qui sévit matin et soir aux portes de Lille. Mais, sans voir la contradiction, elle vient d'augmenter très fortement les tarifs des transports urbains (FNAUT Infos 244), ce qui va inciter des usagers à reprendre leur voiture !

Simultanément, le Conseil Régional Nord - Pas-de-Calais - Picardie, dont le vice-président chargé des transports est Gérald Darmanin, vient de décider qu'un chèque-carburant serait attribué aux automobilistes « obligés » d'utiliser leur voiture pour aller travailler, si leur lieu de travail est situé à plus de 30 km de leur domicile (coût 2,4 millions d'euros/an), au moment même où le prix des carburants est au plus bas et alors que les automobilistes bénéficient déjà de déductions fiscales pour leurs déplacements domicile-travail.

Les modalités d'attribution de ce chèque ne sont pas claires : on connaît l'imagination des automobilistes pour s'estimer « obligés » de prendre leur voiture ! On aurait au moins pu soumettre cette aide à la condition de faire du covoiturage.

Par ailleurs, afin d'aspirer encore davantage de voitures vers le centre-ville, plusieurs communes de la MEL, dont Tourcoing dont le maire est Gérald Darmanin, ont décidé d'instaurer la gratuité du stationnement en surface car « le stationnement payant est trop compliqué à gérer » (en clair : les recettes ne couvrent pas les dépenses, vu le laxisme généralisé). Rappelons que le taux de fraude au stationnement payant avoisine 80% (contre « seulement » 18% dans les transports publics). Une tolérance-zéro envers la fraude et le stationnement dangereux aurait sans doute été un meilleur choix.

Cerise sur le gâteau : la MEL va enquêter à Rotterdam, qui a mis en place un « péage urbain positif » qui intéresse beaucoup certains élus : il s'agit... de payer les automobilistes pour qu'ils laissent leur voiture au garage !

Toutes ces mesures sont cohérentes : il s'agit toujours de mettre la voiture sous perfusion d'argent public.

**Gilles Laurent, président de l'Union des Voyageurs du Nord**

## Sécurité routière

**La situation tend à s'aggraver (+ 14 % de tués en mars dernier), preuve que les mesures décidées depuis 18 mois, sans être inutiles, ne sont pas très efficaces (FNAUT Infos 239). D'après la loi empirique de Nilsson, diminuer la vitesse de 1 % diminue de 4 % le nombre des tués. Ce qui manque à l'évidence, c'est la volonté politique du gouvernement de s'attaquer à la vitesse excessive de peur de mécontenter les automobilistes et les associations qui les défendent.**

**Claudine Pérez-Diaz**, chercheuse à l'INSERM qui, en mars 2015, a démissionné du comité d'experts du Conseil national de la sécurité routière, estimant que le rôle de ce comité n'était pas de rechercher de nouvelles connaissances mais de proposer des solutions rapidement efficaces : « La hausse récente de la mortalité routière est clairement due à un relâchement de la volonté politique. Tous les gouvernements, toutes couleurs confondues, devraient faire preuve de plus de courage et de fermeté en matière de sécurité routière : cette question relève de l'intérêt général au même titre que la santé publique.

Agir sur la vitesse, c'est agir de manière rapide et radicale. La réduire permet de diminuer tous les autres facteurs de risques : conduire en téléphonant, conduire fatigué, c'est moins dangereux quand on roule plus lentement. Les autres facteurs d'insécurité, alcool ou téléphone, ont bien sûr un effet sur le nombre d'accidents, mais il s'agit là de combats à mener sur le long terme.

Le grand vecteur de la sécurité routière, c'est le comportement des automobilistes. Seul l'Etat a les moyens d'affirmer une politique cohérente et décidée pour avoir un effet sur ces comportements. Si Jacques Chirac n'avait pas fait de la sécurité routière une priorité pour l'Etat, les professionnels de la sécurité routière n'auraient pas été aussi mobilisés » (La Croix, 17-08-15).

### Persécution

C'est une véritable « persécution » : une « répression massive, odieuse, inefficace, arbitraire, insensée » ; « pas d'indulgence, pas de circonstances atténuantes, pas d'amnistie ». Un enfer quotidien insupportable ! On l'aura compris, il s'agit des automobilistes français, soumis, selon la Ligue de Défense des Conducteurs, à « un acharnement aveugle et absurde, injuste et facile, mais rentable pour le Trésor public » qui leur inflige une « punition collective par les radars » et leur extorque 800 millions d'euros par an.

Les conducteurs sont aujourd'hui « tétanisés par la hantise de se faire flasher pour un ou deux km/h de trop ». Le « harcèlement répressif qu'ils subissent » les amène à conduire dangereusement, car ils ne regardent plus la route mais leur seul comp- teur de vitesse.



L'Etat « diabolise la vitesse » pour mieux verbaliser « le brave conducteur considéré comme un délinquant routier ». Le plus terrible, c'est que l'Etat utilise le produit des amendes pour perfectionner et multiplier les radars !!!

Mais pas question de ralentir pour échapper à ce cauchemar.

La Ligue a parfois raison : les contrôles sont rares aux sorties des boîtes de nuit, les limitations de vitesse fluctuent sans cesse sur un itinéraire donné. Mais elle assène trop de contre-vérités grossières : s'il y a autant d'accidents mortels, c'est la faute de l'infrastructure routière, impliquée selon elle dans 40 % des cas ; depuis l'arrivée des radars en 2003, l'amélioration de la sécurité s'est ralentie (d'après la Ligue, on serait passé d'une réduction de 355 tués par an entre 1993 et 2003 à 286 depuis 2003). Et tout ce qu'affirment les spécialistes de la sécurité relève du bobard : non, les petits excès de vitesse ne sont pas dangereux (voir les éditos de FNAUT Infos 215 et 218).

La Ligue atteint des sommets de démagogie et de malhonnêteté avec le questionnaire qu'elle diffuse aux automobilistes. Qu'on en juge ! « Chaque année, 170 000 permis sont retirés et 60 000 personnes en perdent leur emploi : la répression par les radars est-elle devenue excessive ? Le délai de récupération des points perdus doit-il être raccourci ? Est-il normal que des gendarmes planquent pendant des heures derrière leurs jumelles alors qu'ils sont trop peu nombreux pour arrêter les voyous et les voleurs ? L'Etat va renforcer les radars, ce qui multipliera les PV et les retraits de points : y êtes-vous favorable ou défavorable ? »

Devinez la réponse du « brave conducteur »...

### Restrictions de circulation

L'hostilité aux mesures de restriction de la circulation automobile dans les zones urbaines est, elle aussi, révélatrice de l'attitude des décideurs politiques.

Exemple typique des élus excessivement soucieux des automobilistes, Olivier Faure, député PS de Seine-et-Marne a réagi avec virulence au plan antipollution approuvé par le Conseil de Paris, dénonçant la « brutalité » des mesures préconisées par Anne Hidalgo : « les Franciliens vont se retrouver interdits de séjour à Paris ; certaines professions n'ont pas d'autre solution que d'utiliser leur voiture et ne peuvent pas toujours en changer ».

## Des villes sans voitures ?

Fin janvier 2016, lors des Assises Européennes de la Transition Énergétique à Dunkerque, le thème « transports et ville durable » a été abordé devant plus de 1000 élus et techniciens des collectivités locales.

**New-York** - Un bureau d'études danois a relaté son travail sur la piétonnisation de Broadway/Times Square à New York. Après un essai d'un an, le bilan était très positif : + 11 % de piétons dans la ville, - 63 % d'accidents, - 35 % de piétons victimes d'accidents, une hausse des achats dans le quartier, moins de bouchons dans les autres rues et des temps de déplacement en voiture réduits de - 17 % (anticipant les difficultés, les gens délaissent la voiture). 74 % des habitants étaient satisfaits et le maire Michael Bloomberg a été réélu.

**Copenhague** - Jusqu'en 1973, l'emprise de la voiture est aussi forte à Copenhague qu'ailleurs. Mais le premier choc pétrolier a conduit les élus à rechercher une réduction du trafic automobile : plus de vélos, c'est moins de voitures et des transports collectifs moins saturés ; 55 % du chiffre d'affaires des magasins proviennent des cyclistes et des piétons. La ville a pour objectif que 50 % des trajets domicile-travail soient effectués en vélo (41 % actuellement).

Pour 1 % des cyclistes, la motivation est la protection de l'environnement ; pour 61 %, le vélo est tout simplement le mode déplacement le plus pratique.

70 % des cyclistes continuent à utiliser leur vélo **même en cas de neige**. 58 % des parents laissent leurs enfants aller seuls à l'école à vélo. Chacun fait du vélo dès le plus jeune âge, même les membres de la famille royale !

Chaque km parcouru à vélo économise 62 centimes d'argent public (moins d'infrastructures routières, moins d'arrêts de travail...). D'où le lancement d'un plan d'autoroutes à vélos : avec ce type d'aménagements, la ville pense que des trajets domicile-travail de 30 km seront faisables à vélo.

**Gand** - Les élus veulent redonner la ville aux citoyens. On crée des « Rues de rêve » (30 sont prévues en 2016) : les habitants piétonnisent leur rue en apportant tables, chaises, moquette verte. Tous les 200 m, on trouve un stationnement vélo (arceaux). Le parking vélo de la gare va passer de 4 000 à 13 000 places. Les opposants sont nombreux : seniors élevés dans le culte de la voiture, « jeunes actifs », commerçants. Mais l'objectif 2020 est de passer de 22 % à 40 % de déplacements à vélo, et de diviser par 2 le nombre des déplacements automobiles, ou encore de rattraper Copenhague en 2030, et d'être une ville neutre en carbone en 2050.

Gilles Laurent,  
Union des Voyageurs du Nord

### 30 km/h à Graz

Des villes ayant décidé de maîtriser le trafic automobile, espagnoles en particulier, ont été décrites dans FNAUT Infos 233. Nous revenons ci-dessous sur le 30 km/h (FNAUT Infos 197 et 215).

Graz, deuxième ville autrichienne (310 000 habitants, 560 000 dans l'agglomération) a lancé un programme « mobilité douce » dès la fin des années 1980. C'est la première ville européenne à avoir adopté, en 1992, le 30 km/h généralisé sauf exception sur les axes principaux restés à 50 km/h.

Le choix s'est porté sur une généralisation du 30 km/h pour des raisons d'équité sociale (aucun quartier n'est privilégié) et pour des questions économiques : cela coûte beaucoup moins cher que des zones isolées. En effet il n'y a ni aménagement particulier de la voirie, ni signalisation verticale, pour indiquer le passage des axes à 50 aux quartiers à 30, seulement des logos 30 au sol, d'entretien peu coûteux.

Le réseau à 30 km/h s'étend sur 80 % des 800 km de voiries municipales, 80 % de la circulation s'effectue sur les 20 % des axes restés à 50 km/h. La circulation est apaisée dans les quartiers, et très fluide sur les grands axes.

A Graz, 68 % des achats dans les commerces centraux sont faits par les piétons, cyclistes et usagers des transports urbains ([www.rue-avenir.ch](http://www.rue-avenir.ch)).

Ces informations contredisent radicalement les propos ridicules de la Ligue des Conducteurs (encadré).

### Autoroutes à vélo

En pratique, peu de cyclistes effectuent des déplacements de plus de 5 km : s'ils doivent se déplacer sur de plus longues distances, ils privilégient le transport collectif. Dès 1992, une première autoroute à vélo a été expérimentée aux Pays-Bas, entre Breda et une localité voisine. On trouve aujourd'hui 28 autoroutes à vélo au Danemark. La formule se développe en Allemagne et à Londres (où l'instauration du péage urbain a renforcé l'usage du vélo). En France, elle est à l'étude à Grenoble, Strasbourg et Toulouse ; elle permettrait, à un coût moindre, de désengorger les transports collectifs aux heures de pointe sur les axes périphérie-centre.

Par rapport à une piste cyclable ordinaire, une autoroute à vélo doit présenter les caractéristiques suivantes :

- un tracé rectiligne et sans obstacles ;
- un meilleur revêtement ;
- une largeur d'au moins 3 m, permettant à un cycliste rapide de doubler un cycliste plus lent ;
- un réglage des feux en « vague verte », pour ne pas couper l'élan d'un cycliste roulant à 20 km/h ;
- un meilleur éclairage. ([carfree.fr](http://carfree.fr))

## Une épidémie dramatique, insoutenable : le 30 km/h !

Le morceau d'anthologie ci-dessous est dû à la Ligue de Défense des Conducteurs.



« Des villes entières limitées à 30 km/h... l'épidémie est en train de se répandre partout en France ! Aidez-nous à l'éradiquer avant qu'elle ne devienne complètement incontrôlable.

Après Grenoble, une moitié de Paris va y passer dès 2016... Peut-être vous aussi, car personne n'est épargné par cet abaissement arbitraire, contre-productif et dangereux, par cette politique anti-voiture complètement idéologique. Et on ne vous parle pas que du centre-ville. Voyez ces zones industrielles et ces faubourgs déserts, où il est déjà difficile de rester à 50, ces grandes rues larges ? Là aussi, les gens seront condamnés à se traîner à 30. Faites l'essai : c'est insoutenable !

Cette mesure ridicule se répand comme une traînée de poudre. C'est la dernière mode chez les élus anti-voiture. Ils décident ça dans leur coin, sans se demander si ça va rallonger le temps de parcours pour aller travailler, ou si ça va tuer les petits commerces du centre-ville, où plus personne ne voudra aller. Dans toute la ville, quand les rues sont désertes, imaginez le calvaire et la perte de temps inutile... Alors, vous aussi, alertez tous les Français sur les effets dévastateurs du 30 km/h sur leur vie.

En obligeant le conducteur à garder les yeux braqués sur son compteur pour ne pas dépasser une vitesse anormalement basse, le 30 km/h multiplie le risque d'accidents alors qu'on devrait être attentif aux autres usagers comme les cyclistes, responsables de 45 % des accidents les impliquant.

Et surtout, toutes les études sont formelles : abaisser la vitesse de 50 à 30 km/h augmente considérablement le bruit et la pollution. Les citoyens, censés profiter de l'abaissement, vont en être les premières victimes !

Généraliser l'abaissement à 30 va aussi coûter une véritable fortune aux habitants des communes qui les embarquent dans cette galère. C'est une philosophie de la ville où la voiture n'est pas la bienvenue. Où les élus font tout pour faciliter le passage des vélos et transports en commun et compliquer les déplacements en voiture... Multiplication des chaussées resserrées, dos d'âne, chicanes, ralentisseurs. Plus des voies à contre-sens pour les cyclistes...

Et tous ces aménagements, ça coûte très, très cher : un million d'euros au km ! C'est colossal ! De quoi alourdir, encore, les impôts locaux ! Quant aux PV, ils vont certainement exploser.»

# Transport routier du fret : la grande pagaille

Jacques Silhol, ancien président de la FNAUT PACA, nous a transmis un compte-rendu d'une émission de la chaîne TV W9 du vendredi 5 février 2016 consacrée aux poids lourds (voir aussi l'analyse d'André Laumin dans FNAUT Info 225).

## Une profession en crise

Depuis 15 ans, 20 000 emplois ont disparu. Les routiers sont de plus en plus soumis à des cadences infernales. Souvent, ils ne s'arrêtent pas pour les repas, on en voit manger dans leur cabine tout en conduisant !

Par économie, certaines entreprises interdisent aux chauffeurs d'emprunter les autoroutes les obligeant parfois à utiliser des routes secondaires et à traverser des villages.

## Danger sur la route

Soumis au stress, bien des routiers, pour tenir le coup, ont recours à l'alcool et aux stupéfiants. Mais si les forces de l'ordre sont bien équipées pour détecter l'alcoolémie, elles le sont beaucoup moins pour détecter les stupéfiants.

On voit, dans le nord de la France, un supermarché implanté au milieu d'un parking poids lourds et spécialisé dans la vente d'alcool aux routiers. Entre les poids lourds, circulent des chariots où s'entassent des cartons de whisky, bière, vin. Un routier irlandais déclare : « chez nous, c'est la tradition ». Selon le patron du supermarché : « ils sont grands, ils savent ce qu'ils font ».

Il s'ensuit évidemment une grave insécurité. En 2014, 400 personnes ont perdu la vie face à un poids lourd. Les poids lourds sont impliqués dans un accident mortel sur huit.

## La concurrence des pays de l'Est

En France, circulent des poids lourds polonais, bulgares, hongrois, lituaniens et même russes. Un camion sur trois est conduit par un routier de l'Est. Les chauffeurs sont payés 400 à 500 euros par mois, soit 3 à 4 fois moins que les routiers français. Les périodes d'attente de fret ou de chargement/déchargement ne sont pas payées.

## Les camionnettes 3,5 tonnes

Face à la réglementation française, contraignante, les routiers de l'Est ont trouvé la parade : ils utilisent des camionnettes de 3,5 tonnes, soumises à la simple réglementation des voitures particulières. Ils échappent ainsi à la réglementation sur le temps de travail : ils peuvent rouler le dimanche, ne sont astreints à aucun repos, circulent plus vite que les poids lourds : 10 000 de ces camionnettes sillonnent la France.

Un conducteur bulgare dit avoir pris un chargement à Stuttgart pour Paris, enchaînant ensuite vers la Sicile soit 2800 km en 35 heures, sans repos, sans sommeil ! Il n'a de salaire que s'il roule soit 0,05 euros par km ou 900 euros par mois, bien plus que le salaire d'un chauffeur de camion traditionnel dans son pays.

Les affréteurs français font appel à des camionnettes polonaises. L'un d'eux déclare que c'est pratiquement obligatoire à cause de la demande des clients. Montrant une carte d'Europe, il se vante : la marchandise chargée ce jour est livrée le lendemain en Angleterre, en Écosse, en Espagne. Un poids lourd serait deux fois moins rapide.

Les camionnettes de 3,5 tonnes sont très fréquemment en surcharge. On assiste à un contrôle routier où une camionnette accuse 4,45 tonnes sur la bascule. Les gendarmes évoquent des surcharges supérieures. L'amende est de 180 euros (mais combien de contrôles ?).

On trouve, aux quatre coins de la France, des parkings où ces nouveaux esclaves de la route se retrouvent pour des bivouacs sans hygiène. Ils dorment dans de minuscules couchettes aménagées au-dessus de la cabine. Les bivouacs sont souvent (très) alcoolisés et on retrouve le chauffeur bulgare (celui du Stuttgart-Paris-Sicile) curant sur sa banquette, incapable de monter dans sa couchette !



## Le vol de marchandises

Certains routiers de l'Est se sont spécialisés dans le vol de marchandises. Un transporteur breton à qui on demandait d'acheminer une cargaison d'une valeur de 80 000 euros entre les Pays-Bas et la France, n'avait pas de camion libre : il a fait appel à un sous-traitant bulgare, et n'a jamais revu la marchandise.

Les assurances remboursent mais font appel à un détective privé que l'on suit jusqu'à Budapest où sévit une mafia hongroise. Il retrouve la marchandise volée (des chocolats dont les numéros de lot permettent l'identification) dans un immense centre commercial asiatique. Près de la ville, il montre un parking où sont garés des camions dont les plaques d'immatriculation tiennent avec des élastiques !

En France, il y a 800 détournements de marchandise par an d'une valeur moyenne de 50 000 euros, revendue illégalement au quart du prix !

## Le vol de carburant

Fréquemment, de nuit, sur les parkings où un routier se repose dans son camion, un autre camion (de l'Est) se gare à côté et siphonne son réservoir. On voit une traque de gendarmes, l'un en civil à plat ventre sous un camion signalant avec son portable un vol à ses collègues en uniforme qui procèdent au flagrant délit. Des routiers roumains, bien équipés, siphonnaient avec une pompe de 85 l/min branchée sur la batterie de leur camion vers un réservoir de 200 litres situé dans la remorque. Explication habituelle des contrevenants : abandonnés par leur employeur, ils n'avaient que ce moyen pour rentrer chez eux (la présence d'une pompe, de tuyaux et d'un réservoir n'est-elle pas de la préméditation ?)... Un mois plus tard, un procès a lieu, auquel ils ne se présentent pas.

## Les montages de sociétés françaises avec des chauffeurs de l'Est

En France, un camion sur trois est conduit par un chauffeur de l'Est mais il est parfois employé par... une société française ! En Pologne, une des plus grosses entreprises routières est la filiale polonaise d'un gros transporteur français connu, dont le nom est flouté.

Sous le couvert de l'anonymat, un chauffeur déclare qu'il s'apprête à aller conduire en France durant 3 à 4 semaines, restant 24h/24 à la disposition de son employeur pour un salaire mensuel de 550 euros net, soit légèrement plus que le SMIC local. Il va vivre et dormir en France dans son camion immatriculé en Pologne. Tous les mois, 40 chauffeurs partent ainsi (en minibus, cars...) vers la France : 1300 km et 16 h de route avant de travailler.

La filiale, bénéficiant de la législation et des salaires polonais et opérant sur la France, se justifie en arguant qu'elle travaille sur tout le territoire européen.

## La fraude sur les véhicules

Le reportage permet d'assister à des contrôles de gendarmerie. On découvre des tricheries sur les enregistreurs du fait essentiellement des Allemands, Hongrois, Lituaniens, Belges, Russes... La plus fréquente : un aimant qui perturbe les limiteurs de vitesse.

Grâce à la fouille par la gendarmerie, on découvre un routier contrevenant qui avait deux disques de contrôle insérés tour à tour dans son appareil. Il simulait ainsi un double équipage alors qu'il était seul à conduire !

Un routier belge avait trafiqué son appareil de contrôle pour compter en repos des temps de conduite... Excuse routinière : ce sont les patrons qui poussent à ça... De l'aveu même d'un gendarme de la route, les entreprises qui respectent la législation ne peuvent pas s'en sortir ! Et, pour un fraudeur, il est plus rentable de payer parfois une amende que de respecter la loi !

# Le transport du fret

## Serqueux-Gisors

Le projet de modernisation de cette ligne (FNAUT Infos 239) répond à trois objectifs : créer un nouvel itinéraire fret entre Le Havre, 10<sup>ème</sup> port européen (il traite 2,5 millions de conteneurs par an soit 6,4 % du trafic du range nord-européen contre près de 25 % à Hambourg), et l'Île-de-France, et améliorer ainsi sa compétitivité ; réduire les nuisances et les dangers du transport routier ; enfin renforcer la desserte TER de la grande couronne de Rouen, l'axe Paris-Rouen-Le Havre étant très chargé.

Mais le projet est contesté par des associations de riverains et des élus bien peu soucieux de l'intérêt national.

Selon le **CARF** (Collectif Alertes et Ripostes Fret), « les trains de fret vont traverser le Parc National Régional du Vexin, ce qui n'est pas anodin pour la biodiversité ; les nuisances qui s'annoncent sont de trop pour **notre** environnement » : le trafic intense de camions sur la RN 14 a pourtant plus d'impact « sur la biodiversité » que les 25 trains électriques quotidiens qui le réduiront...

Selon **Alexandre Puyeo**, conseiller départemental LR du Val d'Oise, « la modernisation de Serqueux-Gisors, c'est de l'argent dépensé pour rien : la ligne d'Amiens est déjà électrifiée et le train depuis Le Havre, trop proche de Paris, n'est pas concurrentiel avec les camions. Les transporteurs préfèrent la route, moins chère et plus rapide ».

Aujourd'hui, le rail n'assure que 5 % du trafic de conteneurs ayant le Havre pour origine ou destination (29 % à Hambourg, 11 % à Rotterdam et 8 % à Anvers) alors que la route en assure 85 % et la voie d'eau 10 %. L'essentiel du trafic se fait avec l'Île-de-France, qui concentre 25 % de l'industrie française : d'autres itinéraires ferroviaires devraient aussi être mieux exploités vers le Sud-Ouest via Tours et l'Est via Amiens, mais *ils ne constituent pas une alternative à la ligne Serqueux-Gisors*.

Si des protections phoniques efficaces sont mises en place, les trains de fret produiront bien moins de nuisances que les milliers de camions auxquels ils se substitueront (il est prévu un doublement du trafic du Havre d'ici 2020).

La FNAUT demande aussi que les constructeurs ferroviaires poursuivent leurs efforts de réduction du bruit émis par les trains de fret, et que les pouvoirs publics renforcent la capacité des voies ferrées de Pontoise vers Creil, Argenteuil, Achères pour éviter l'engorgement de la ligne J du Transilien, et mettent en œuvre une politique écologique du transport de fret afin de rentabiliser tous ces investissements ferroviaires.

## Illusions

**Xavier Bertrand**, président LR du Conseil régional des Hauts de France, soutenu par Manuel Valls, considère le canal Seine-Nord comme « un projet magnifique, à la fois économique et écologique, avec un potentiel formidable, qui revitalisera le port de Dunkerque et fera de la région le premier hub logistique européen ». Son premier impact sera pourtant de concurrencer directement les infrastructures de l'axe Seine, un projet interrégional d'un milliard d'euros adopté en 2014. M. Bertrand n'a manifestement pas lu le rapport Massoni-Lidsky (FNAUT Infos 217 et 230), comme son prédécesseur PS Daniel Percheron, lui aussi partisan du canal (et qui regrette encore que le troisième aéroport parisien n'ait pas été implanté à Chaulnes par Lionel Jospin).

## Elu clairvoyant (?)

Pour **Bertrand Pancher**, député UDI de la Meuse, le Lyon-Turin est « une gabegie inutile et insensée ». Il défend avec énergie le canal Seine-Nord, qui ne coûte que 5 milliards d'euros, concurrencera davantage le rail que la route, et placera l'Île-de-France dans l'orbite des ports d'Anvers et Rotterdam.

## MAL DIT

**X Marc-Philippe Daubresse**, maire LR de Lambersart et ancien ministre, à propos du projet de canal Seine-Nord, qu'il soutient : « il y a 20 ans on croyait au fret ferroviaire comme solution de transport durable, mais aujourd'hui, vu les choix de la SNCF et la situation actuelle des trafics, ce n'est plus une hypothèse viable avant des années ». Trois erreurs dans cette affirmation : les choix de la SNCF ont toujours été validés par l'État, y compris par les gouvernements auxquels M. Daubresse a appartenu ; en Allemagne, on croit toujours au fret ferroviaire ; en France, la SNCF n'est plus le seul opérateur de fret ferroviaire et, quand il est bien exploité, le rail est efficace.

Une fois de plus, les défaillances de la SNCF sont utilisées pour justifier un défaitisme ferroviaire à la mode et des choix qui pénalisent encore plus le rail.

## A méditer

Selon l'AFRA, créée en 2009 pour favoriser l'accès des nouveaux entrants sur le marché ferroviaire, les opérateurs concurrents de la SNCF (Colas Rail, Euro Cargo Rail, Europorte, ETF Services, OSR France et T3M) montent en puissance depuis plusieurs années : « nous détenons un tiers du marché et avons créé 2 200 emplois depuis 2005 ».

## Une réforme territoriale très contestée

**La création de 7 grandes Régions va absorber les élus pendant longtemps et engendrer des coûts supplémentaires de fusion des services administratifs sans bénéfices évidents. La FNAUT n'est pas seule à critiquer cette réforme (FNAUT Infos 243).**

**Eric Giully**, ancien collaborateur de Gaston Defferre : « il faut faire des intercommunalités des collectivités de plein exercice, les communes étant appelées à devenir des circonscriptions de proximité, à la manière des arrondissements parisiens ».

**Gérard-François Dumont**, géographe professeur à la Sorbonne : « aucune nouvelle compétence n'est transmise de l'État aux Régions. La loi aurait pu renforcer le rôle de la Région dans l'aménagement du territoire en lui confiant par exemple les questions d'intercommunalité sur son territoire ».

**Jacques Lévy**, géographe : « le département est aujourd'hui obsolète ; l'échelon régional est en revanche un territoire adapté à notre époque. La révolution française avait associé un département à une grande ville. Il fallait associer Régions et métropoles, la France dispose d'un réseau de grandes villes qui ont, ou peuvent acquérir rapidement, le statut de métropoles ».

**Bernard Paineau**, conseiller général PS de Mauzé-Thouarsais : « il faut repenser les découpages géographiques en fonction des bassins de vie ; ma commune est dans les Deux-Sèvres mais appartient à la zone viticole d'appellation contrôlée Anjou. Il ne fallait pas redécouper en conservant les limites des anciennes Régions ».

**Philippe Laurent**, professeur au CNAM : « si on fusionne deux Régions, le nombre de trains TER ou de lycées - bref, le gros des dépenses - ne sera certainement pas divisé par deux ! »

**André Marcon**, président de France CCI : « le découpage administratif doit tenir compte des bassins d'emploi ; on aurait dû partir de la base, demander à chaque commune de France de quelle métropole elle se sentait le plus proche. A partir du résultat, on aurait pu construire une carte régionale cohérente ».

**Nicolas Bouzou**, économiste (cabinet Asteres) : « les Régions françaises étaient assez grandes, il s'agit moins d'une question de taille que de moyens. Les budgets des Régions françaises et des Länder allemands sont dans un rapport de 1 à 10, la loi n'a rien changé ».

Un quotidien a cité « **un important responsable du secteur des transports qui a souhaité rester anonyme** » : « pour les transports, la fusion des régions ne présente aucun intérêt ».

## La RATP fête le 1er avril

À l'occasion du 1er avril 2016, la RATP a changé avec un humour réussi le nom de plusieurs stations de métro.

Alexandre Dumas est renommée Les trois mousquetaires. Les panneaux de la station Anvers ont été renversés.

« Dans un souci d'équilibre dans la promotion des chaînes de montagne françaises », la station Pyrénées devient Alpes et deviendra Jura en 2096.

Télégraphe devient #Tweet, « dans un souci de modernisation, et pour appuyer la volonté de la RATP d'être leader de la ville intelligente ».

Château d'Eau devient Château de sable, « pour prolonger Paris-Plage toute l'année ». Cadet devient Rousselle, « afin d'évoquer l'univers de l'enfance ». Crimée devient Châtiment, « en hommage au roman de Dostoïevski ».

Monceau devient Ma pelle, « la seule station creusée à la pelle ».

Saint-Jacques devient Coquille, « pour soutenir la filière de la pêche ».

Parmentier devient Pomme de Terre, « dans un souci de simplification ».

« Pour une ville plus festive, la station Opéra se nomme désormais Apéro ».

Quatre septembre devient 1er avril et « pour coller au mieux à l'actualité, elle changera de nom chaque jour ».

Joinville-le-Pont devient Joinville-le-Pont Pon ! Pon !, afin de rendre hommage à Bourvil et à sa chanson de 1951.

À quand Gare de Lyon renommée Gare aux lions ?

## Jargon de colloque

Si le colloque concerne l'aménagement urbain, vantez le projet du cabinet Machin pour la richesse de sa lecture du projet urbain à toutes les échelles et pour sa compréhension des enjeux du site, et saluez son caractère à la fois responsif et disruptif : son plan-guide exprime parfaitement la convergence des problématiques spatiales, sociales et économiques du quartier, il en traduit l'élan et la reconquête à travers un maillage viaire de qualité, un jardin métropolitain et un palais des Congrès.

Le parti-pris d'une alliance verticale des fonctions favorisera l'unité recherchée à l'échelle du quartier, la future forme urbaine permettant d'offrir un quartier désirable où la vie collective trouvera son plein épanouissement. Car il est un fait que la convergence des problématiques nécessite une compréhension des opportunités d'exception qui sous-tendent les enjeux du site.

## Langage imprécis

Selon l'Est Républicain, le « tramway sur pneus » de Nancy ne peut transporter que 45 000 voyageurs par jour en raison de sa faible capacité, alors que le trafic potentiel est de 65 000.

## En bref

### Des élus mécontents

L'annulation de la déclaration d'utilité publique de la LGV Poitiers-Limoges par le Conseil d'Etat suite aux recours déposés par la FNAUT et 7 collectivités et associations locales (FNAUT Infos 245) a rendu furieux les partisans de ce projet mal conçu. On a pu, à cette occasion, constater les divergences entre :

- les grands élus amateurs de grandes infrastructures, routières ou ferroviaires (Alain Rousset, président PS de la région Aquitaine, qui a fini par obtenir l'A65 - FNAUT Infos 240 - et défend à la fois les LGV Bordeaux-Toulouse/Espagne et Poitiers-Limoges ; Dominique Bussereau, président LR de la Charente Maritime, qui juge Poitiers-Limoges et l'A831 « indispensables à l'Aquitaine » ; Emile-Roger Lombertie, maire LR de Limoges, selon qui « le Conseil d'Etat a rayé de la carte du 21ème siècle et rejeté dans l'ombre des territoires déjà en proie à des difficultés économiques » ; ou encore Gérard Vandembroucke, vice-président (PS) de la région Aquitaine, pour qui « le Conseil d'Etat a pris une décision dramatique et à courte vue » ;

- les écologistes, qui refusent toutes les nouvelles grandes infrastructures de transport (voir aussi ci-dessous) ;

- et la FNAUT, qui refuse les nouvelles autoroutes et juge les projets de LGV au cas par cas, en fonction de leur pertinence socio-économique.

### Grenoble et le Lyon-Turin

Le conseil municipal de Grenoble, présidé par l'écologiste EELV Eric Piolle, a décidé que la ville ne participerait pas au financement de la ligne nouvelle, mixte voyageurs-fret, prévue entre Lyon et Saint-Jean-de-Maurienne, entrée du tunnel international de base (qui sera financé entièrement par Bruxelles et les Etats français et italien), contrairement à l'engagement pris par l'ancien maire PS Michel Destot.

Les élus grenoblois ont même condamné le tunnel de base. Sans le moindre esprit critique, le maire a ressorti les arguments sommaires des écologistes (FNAUT Infos 217), réclamé un report « immédiat » du trafic routier de fret sur la ligne existante » (comme si les politiques décidaient à la place des chargeurs, découragés par le coût actuel du rail) et préconisé une priorité au TER. Il s'est attiré une réplique cinglante de l'ADTC-Grenoble, qui a dénoncé une décision « contraire aux besoins des usagers » et souligné tout l'intérêt de la ligne nouvelle Lyon-tunnel de base : désaturation des lignes existantes Lyon-Grenoble/Chambéry au bénéfice des relations TER ; accélération des relations de Grenoble vers Lyon, Paris et l'Italie du nord.

### Le feuilleton de Vandières

Jean-Louis Masson et Marie-Jo Zimmermann, respectivement député DR et sénatrice LR de Moselle, estiment que « les Lorrains se sont prononcés massivement contre la gare de Vandières ». Moins de 10 % des Lorrains ont voté (dont 2 % ont voté blanc) lors de la « consultation Maseret », et le non l'a emporté à 55 %. Massivement veut donc dire 4 % pour M. Masson, polytechnicien (promotion 1966) qui a oublié de réviser ses cours de maths.

Selon Patrick Weiten, président LR du Conseil départemental de la Moselle, « on ne peut pas ignorer la consultation de la population sur ce dossier que personne ne comprend » : si personne ne comprend, quelle est la signification du résultat de la consultation ?

Marie-Louise Kuntz, conseillère départementale LR, s'inquiète : « si la gare TGV part à Vandières, la Moselle sera rayée du réseau ferré français ». On aurait aimé une explication.



Geluck

### Auvergne ou Bourgogne ?

Un débat de fond sur l'avenir du rail a été lancé récemment : comment appeler la gare de Paris-Bercy, terminus des Intercités Clermont-Paris et des TER Bourgogne-Paris ? Laurent Wauquiez, président LR de la région Auvergne-Rhône-Alpes, réclamait le nom de « Gare Auvergne », et François Sauvadet, chef de l'opposition LR-UDI en Bourgogne-Franche-Comté, proposait « Gare Bourgogne ». Aucun d'eux ne se préoccupait des liaisons difficiles entre le train et les transports parisiens (FNAUT Infos 209). La SNCF a finalement opté pour l'égalité des territoires : la gare de Bercy s'appellera bientôt « Gare de Paris Bercy - Bourgogne - Pays d'Auvergne ».

La FNAUT propose de rebaptiser les gares du Nord, de l'Est, de Lyon, d'Austerlitz, de Montparnasse et Saint-Lazare respectivement Gare des Hauts de France, du Grand Est, des Alpes-Provence-Côte d'Azur-Languedoc-Roussillon-Midi-Pyrénées, d'Orléans, de Bretagne-Pays de la Loire-Grande Aquitaine et de Normandie réunifiée.

# La marche en ville : un mode de déplacement plein d'avenir

**La croyance qu'on pouvait « adapter la ville à l'automobile » a contribué durant des décennies à marginaliser la marche en ville. Mais les modes dits « actifs » – vélo et marche – ont aujourd'hui la cote, les transports collectifs ne pouvant satisfaire tous les besoins.**

Les « axes de circulation » redeviennent progressivement des rues et les carrefours des places. De nombreuses études – tout récemment, celle conduite par des chercheurs de l'université de McGill de Montréal – attestent que le mode de déplacement urbain le plus bénéfique pour la santé est la marche, et ceci par tous les temps, le bon dernier étant la voiture, mauvaise « pour le corps, l'esprit et les relations sociales ».

Qu'est-ce qui freine donc les actions de reconquête de l'espace urbain ?

D'abord la pression des commerçants, encore nombreux à croire que la réduction de la place de la voiture se traduit automatiquement par une fuite de clientèle. Là aussi, de nombreuses études menées au Danemark, en Allemagne, aux Pays-Bas, en Autriche, en Suisse (et en France) ont montré que la clientèle la plus nombreuse, la plus fidèle et la plus dépensière était au contraire formée de piétons. Ce constat n'a pas empêché des municipalités élues en 2014 de faire revenir

la voiture sur des places ou dans des rues d'où elle avait été chassée (FNAUT Infos 226).

Autre raison : la voiture appelle... la voiture. Tout d'abord du fait du sentiment d'insécurité créé par la circulation. Ainsi, beaucoup de parents se sentent obligés de conduire leur enfant à l'école en voiture, même s'il est en âge de se débrouiller seul. L'enfant arrive endormi, il n'apprend pas la ville mais l'auto. La réduction de cette pratique ne pourra se faire qu'en multipliant les opérations « pédibus », en aménageant des cheminements sûrs vers l'école, en interdisant la dépose-minute devant l'établissement et en aménageant autour de chacun un « no-car land ».

Ensuite parce qu'on n'a pas envie de marcher dans un environnement urbain bitumé, bruyant et pollué : de ce fait, près du quart des déplacements urbains en voiture se font sur moins d'un km, alors que cela prend au plus 15 minutes à pied. Encore faut-il que le trajet soit agréable, sécurisé, végétalisé, équipé de bancs.

La marche peut même alors être un substitut au transport collectif sur les courtes distances, ce qui permet d'augmenter les distances entre les arrêts, de supprimer éventuellement des détours et ainsi d'accroître la vitesse commerciale et la qualité de service.

Jean Macheras, FNAUT Paris

## L'indemnité kilométrique vélo (IKV) : des conditions d'attribution trop restrictives

En 2014, l'expérimentation d'une IKV pour les trajets domicile-travail sur un échantillon de 10 000 salariés a permis de doubler en six mois le nombre de salariés cyclistes. Mesure efficace dont la version finale était très attendue, l'IKV a été introduite dans la loi de Transition Énergétique, elle est enfin applicable depuis la publication du décret du 11 février 2016 qui en fixe le montant et les conditions d'application.

La Loi de finances rectificative 2015 avait exonéré le versement de l'IKV de cotisations sociales (pour l'employeur) et d'imposition sur le revenu (pour le salarié) dans la limite d'un plafond annuel de 200 euros. Elle avait rendu facultatif le versement de l'IKV au salarié par l'employeur. Le décret ajoute deux nouvelles conditions restrictives à la Loi :

- l'IKV concerne les seules entreprises privées, les salariés du secteur public n'en bénéficient pas ;

- le cumul de l'IKV avec la prise en charge de l'abonnement aux transports collectifs est limité au seul rabattement vers la station la plus proche.

Si l'IKV concerne aussi le vélo à assistance électrique (VAE) et si son montant (0,25 euros par km parcouru) répond aux attentes des cyclistes, son impact sera considérablement réduit.

Le plafond de défiscalisation (200 euros) est bien trop bas : à raison de 25 centimes par km, il correspond à 800 km par an, soit à une distance domicile-travail d'à peine 2 km pour une moyenne de 200 allers-retours dans l'année. Or, des distances de 4 à 5 km (soit 15 à 20 minutes de pédalage) pour aller au travail à vélo sont courantes, encore plus avec la forte croissance de l'usage du vélo à assistance électrique et le développement des itinéraires cyclables.

Quant au non-cumul de l'IKV avec un abonnement de transport collectif qui couvrirait un trajet similaire, il semble logique mais empêche l'indemnisation d'un rabattement à vélo vers un mode rapide (tramway, métro, RER) dès lors qu'un bus, même lent ou peu cadencé, est disponible. Le salarié doit pouvoir choisir son mode de transport : seule une telle souplesse peut séduire les « autosolistes ».

La Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUB) rappelle que le vélo est économe en matières premières et en produits pétroliers, qu'il permet de créer des emplois locaux, de démultiplier l'efficacité des transports collectifs en périphérie urbaine et de les désengorger en zone dense aux heures de pointe.

Annick de Montgolfier,  
administratrice de la FUB

## Activités de la FNAUT

- Bruno Gazeau a participé à un débat organisé par le club Mobilicités sur la concurrence dans le secteur ferroviaire, et à un comité d'orientation du GART.
- Max Mondon représente la FNAUT au comité d'évaluation de la gestion du réseau routier national non concédé.
- Michel Quidort, membre du bureau de la FNAUT, a été nommé à la commission de déontologie du système de transport ferroviaire.
- Bruno Gazeau et Jean Lenoir ont été auditionnés par l'Inspection Générale des Finances sur l'avenir du TER et sur les gares ferroviaires. Ils ont rencontré Guillaume Pepy, président de la SNCF, sur les enjeux du ferroviaire et la commercialisation du train ; le préfet François Philizot sur l'avenir des trains Intercités ; Rachel Picard, directrice générale de SNCF Voyages, et Pierre Matuchet, directeur marketing.

## Journée de formation 2016

La journée de formation 2016 de la FNAUT aura lieu le vendredi 9 septembre au siège de la FNAUT. Elle sera consacrée au transport par autocar : les dessertes mises en place par les opérateurs, les gares routières, les droits de voyageurs. Intervenantes : Sonia Arhainx, directrice d'Isilines-Transdev ; Sophie Labrune, responsable juridique de la FNTV ; Sophie Rioux, membre de la DGCCRF.

## Le vélo, une chance pour le train

Une journée d'étude sur le thème « Le vélo, une chance pour le train », organisée par l'association CyclotransEurope, membre de la FNAUT, se tiendra le vendredi 16 septembre 2016 à l'Hôtel de ville de Paris.

## Colloque sur l'avenir du rail

Un colloque sur l'avenir du système ferroviaire est organisé par la FNAUT et Mobilettr. Il aura lieu le mercredi 28 septembre 2016, salle Victor Hugo à Paris. La FNAUT y présentera son manifeste sur l'avenir du rail et le soumettra à discussion (voir encart).

## Congrès 2016 de la FNAUT

Notre 20ème congrès aura lieu à Strasbourg les 21, 22 et 23 octobre 2016. Son organisation est assurée par l'association ASTUS et la FNAUT Alsace (voir encart).

## 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°246  
ISSN 0983-172 X - Tirage : 1200 ex.  
Impression : Territoires Photographiques, 86370 Vivonne

**Abonnement 10 numéros** : Individuels : 19 €  
Administrations, sociétés, organismes, Étranger : 50 €  
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