

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

Les déplacements en Ile-de-France et les projets du Grand Paris

Infrastructures routières : un choix consternant

Alors que le plan de relance autoroutier de 3,3 milliards d'euros signé en septembre 2015 par le gouvernement et les sociétés concessionnaires était à peine engagé, le Chef de l'Etat a annoncé fin juillet un nouveau plan de construction d'infrastructures routières locales. Cette initiative répond à la proposition de Vinci Autoroutes de faire aboutir 100 projets visant à améliorer la circulation périurbaine autour de Paris et des métropoles de province.

Ce choix est d'abord une aberration technique. Le réseau routier nécessite d'importants travaux d'entretien. Mais vouloir en augmenter la capacité, surtout en zones urbaines, est contre-productif : on sait depuis 50 ans qu'une telle augmentation ne réduit la congestion que temporairement ; elle ne fait que favoriser l'étalement urbain diffus et induire un trafic routier supplémentaire.

Le trafic routier étant responsable de plus de 30 % de nos émissions de gaz à effet de serre, la volonté du Chef de l'Etat est par ailleurs totalement contradictoire avec la loi sur la transition énergétique du 17 août 2015 et avec les engagements pris par la France lors de la COP 21, déjà oubliée.

Enfin le manque de discernement du Chef de l'Etat est évident. Alors que les propositions de la FNAUT pour un 4ème appel à projets de TCSP urbains sont ignorées, que le réseau ferré, en partie laissé à l'abandon, se contracte peu à peu, et que les grands travaux ferroviaires (lignes nouvelles, rocade fret de Lyon) sont bloqués, privilégier encore l'extension du réseau routier dénote une totale incompréhension des enjeux de la politique des transports.

Seules des voies dédiées aux bus et cars sur les grandes voiries existantes sont nécessaires, en complément d'aménagements cyclables et de la réactivation des voies ferrées périurbaines.

La FNAUT condamne la politique du tout automobile menée depuis 4 ans par le gouvernement. Le nouveau plan de travaux routiers, digne des années 1970, doit être abandonné : il faut favoriser au contraire le développement des transports collectifs urbains et ferroviaires ainsi qu'un plan national vélo ambitieux, susceptibles de créer deux fois plus d'emplois à dépense égale.

Bruno Gazeau



Gare La Défense - Grande Arche, ligne RER A

L'Ile-de-France est une région peu étendue et très densément peuplée. L'urbanisation diffuse s'y poursuit et l'automobile y reste le moyen de déplacement largement dominant. Les transports publics y sont mal organisés faute d'une gouvernance adaptée, alors que les besoins sont immenses. Contrairement aux villes de province, de nombreux grands projets de transport collectif y sont lancés, mais les financements disponibles, pourtant conséquents, ne permettent pas de les mener de front avec la modernisation de l'existant, et de grands travaux routiers sont à nouveau à l'ordre du jour. Quant à la ville de Paris, elle poursuit une politique volontariste de maîtrise du trafic automobile, mais elle mise d'abord sur les véhicules dits propres et s'intéresse peu aux transports collectifs.

Ile-de-France : une région très particulière

L'Ile-de-France est la région française la plus peuplée : 12 millions d'habitants, devant Auvergne-Rhône-Alpes (7,8 millions), les Hauts de France (6), l'Aquitaine (5,9), MP-LR (5,7), ACAL (5,5) et PACA (5). C'est, en dehors de la Corse, la plus petite (12 000 km²) et la plus dense : 1 000 habitants/km², la moyenne française étant de 120. C'est aussi la plus riche : son PIB annuel était de 624 milliards d'euros en 2015, soit 30 % du PIB de la France entière. Le PIB par habitant est le plus élevé : 53 000 euros, devant AURA et PACA (31 000).

Le budget 2015 du Conseil régional était de 5 milliards d'euros, dont 1,3 consacré aux transports. La convention Etat-Région 2013-2017 prévoyait un budget transport de 6 milliards.

L'agglomération parisienne proprement dite (Paris, la Petite couronne formée des départements limitrophes : Hauts de Seine,

Seine-Saint-Denis et Val de Marne, et la Grande couronne) occupe 24 % du territoire francilien, soit environ 2 900 km². Elle rassemble 89 % de la population régionale, soit environ 10,7 millions d'habitants. La forte densité de la population entraîne une fréquentation très élevée des transports collectifs : 40 % des circulations de trains ont lieu en Ile-de-France alors que le réseau ferré francilien ne constitue que 10 % du réseau national.

Le projet du GPE (Grand Paris Express, à distinguer de la Métropole du Grand Paris décrite page 2) consiste à construire 4 nouvelles lignes de métro automatique (rocades 15, 16, 17 et 18) et à prolonger les lignes existantes 11 (Rosny - Noisy-Champs) et 14 (Orly - Saint-Denis), soit 209 km (l'équivalent du réseau actuel) dont 85 % seront en souterrain, et 68 gares dont 80 % seront connectées au réseau actuel. La fin des chantiers est prévue en 2030, 6 millions d'habitants et les deux-tiers des emplois de l'Ile-de-France seront alors desservis.

L'Île-de-France vue par l'OCDE

Les constats de l'OCDE :

- la différence de densité entre le centre et la périphérie est très marquée et s'est accrue récemment car la construction dans les villes nouvelles se ralentit ;
- l'offre de bureaux se redéploie vers l'agglomération centrale, tandis que les activités logistiques continuent à se développer aux limites de la région ;
- dans la Grande Couronne, les déplacements se développent à l'intérieur de petites zones, et moins de 8 % se font vers Paris ;
- la région rassemble 19 % de la population du pays, mais ne représente que 15,8 % de l'énergie consommée et 9 % des émissions de gaz à effet de serre ;
- en 2001, les déplacements pour raisons personnelles (loisirs, courses) ont dépassé les déplacements contraints (travail, études) ;
- la mobilité des habitants est étroitement liée à la densité de leur commune ; dans les zones très denses, ils parcourent une moyenne de 12 km/jour, contre plus de 30 km dans les zones peu denses, où la dépendance à l'égard de la voiture est beaucoup plus grande ;
- la part du budget des ménages consacrée aux transports va de 7 % à Paris à 25 % en zone rurale.

Les points positifs selon l'OCDE :

- le réseau francilien de transport public est l'un des meilleurs du monde ;

Les déplacements de personnes en Ile-de-France

En 2010, les Franciliens ont consacré en moyenne 92 minutes par jour à leurs déplacements, contre 83 en 2001 et 75 en 1976, selon l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme d'Ile-de-France. Cette hausse reflète les transformations de la démographie de la région et l'évolution des modes de vie.

Le travail et les études restent les motifs de déplacement les plus chronophages (44 % du temps de déplacement, soit 40 minutes, contre 56 % en 1976) car ils impliquent des déplacements sur de longues distances, ne spécificité francilienne.

Mais c'est la croissance du temps consacré aux activités privées qui est la principale responsable de celle du temps de déplacement des Franciliens, suite à l'accroissement du temps libre et au vieillissement de la population. Plus précisément, il s'agit des déplacements effectués à l'occasion d'une activité de loisir, ainsi que des déplacements dits « secondaires », c'est-à-dire n'ayant ni pour origine ni pour destination le domicile, mais inscrits dans une succession de déplacements.

On compte aujourd'hui 2,7 déplacements quotidiens pour motif privé pour 1,2 déplacement professionnel ou scolaire. Les actifs ont une mobilité plus forte que celle de l'ensemble des franciliens :

- le niveau d'émission de gaz à effet de serre est relativement faible, du fait de la densité du bâti et de celle du réseau de transport public ;
- la part des émissions imputable aux déplacements (hors transport aérien) est inférieure à la moyenne nationale ;
- le nouveau Schéma directeur de la Région fixe des objectifs de densité minimale (35 logements par hectare), une mesure que désapprouvent certaines collectivités locales ;
- du fait du grand nombre de zones naturelles, la région présente une remarquable biodiversité et un environnement riche en espaces ouverts.

Les points négatifs selon l'OCDE :

- la mobilité dans la région demeure très dépendante de la voiture particulière, en particulier dans la périphérie ;
- il y a de graves lacunes dans la couverture territoriale des réseaux de transport public et dans les relations banlieue-banlieue ;
- on ne construit que 30 000 logements par an alors qu'il en faudrait 60 000 ;
- la consommation d'espace par habitant et par emploi s'accroît nettement ;
- dans l'est et le sud, de nombreux projets potentiellement stratégiques peinent à se concrétiser, car ils sont insuffisamment soutenus par le marché et par le tissu urbain existant.

Créée par la loi NOTRe du 7 août 2015 (FNAUT Infos 243), cette métropole (MGP) est en place depuis le 1^{er} janvier 2016. Elle rassemble Paris, les trois départements de la Première couronne (92, 93, 94) et 7 communes de la Grande couronne, dont Argenteuil, qui ont souhaité y être rattachées.



© Wikipedia

Cet ensemble de 7 millions d'habitants qui s'étend sur 814 km² comprend 11 territoires d'au moins 300 000 habitants qui ont le statut d'établissement public territorial et remplacent les anciennes intercommunalités, et Paris qui a conservé son statut particulier antérieur (à la fois commune et département).

La gouvernance de la Métropole est assurée par un Conseil métropolitain comprenant 209 conseillers : les maires des 131 communes membres de la Métropole et 78 conseillers supplémentaires désignés par les communes proportionnellement à leur population (62 pour Paris). Les conseillers métropolitains siègent aussi dans les Conseils des territoires, avec des élus communaux.

La création de la MGP répond à la nouvelle conception de l'aménagement du territoire : « une meilleure attractivité et compétitivité de Paris au bénéfice de l'ensemble du territoire national ».

Mais, lancée sans la participation des citoyens, la MGP suscite des craintes : densification excessive de la Petite couronne ; focalisation des investissements sur la MGP et renforcement de la région parisienne (on parle de 115 000 emplois et 250 000 logements induits par le Grand Paris Express, et d'une croissance de 17 % du PIB francilien) au détriment des autres régions.

Le dispositif institutionnel de l'Ile-de-France est d'une rare complexité, une véritable aberration administrative.

La MGP, dont le budget sera équivalent à celui de la Région, possède les compétences logement et aménagement de l'espace public ; la Région (à travers le STIF, syndicat des transports d'Ile-de-France) et la société du Grand Paris Express se partagent la responsabilité des transports collectifs. Selon Valérie Pécresse, nouvelle présidente LR du Conseil régional, « ce n'est plus un mille-feuille mais une pièce montée ».

L'AUT/FNAUT Ile-de-France



Rame Francilien

Les objectifs de l'AUT/FNAUT Île-de-France (27 associations et 400 adhérents individuels) sont les mêmes que ceux des autres fédérations régionales de la FNAUT : défense des usagers des transports, promotion des transports publics, de la marche et du vélo, réduction de la place de la voiture.

En 2015, elle a renouvelé sa convention avec la RATP et le STIF pour l'opération « Témoins de ligne » qui permet à tout usager de faire part de dysfonctionnements constatés et d'obtenir des réponses dans une synthèse mensuelle, souvent suivie d'améliorations ponctuelles (information, propreté, abribus, sièges cassés,...).

Mais son action se singularise surtout par l'ampleur des questions que pose une agglomération de 12 millions d'habitants concentrés sur 12 000 km².

L'Ile-de-France possède en effet :

- 14 lignes de métro desservant 300 stations fréquentées par plus de 5 millions de voyageurs/jour ;
- 14 lignes de train (5 RER traversant Paris et 9 Transilien aboutissant dans les grandes gares parisiennes) desservant plus de 600 gares fréquentées par près de 6 millions de voyageurs/jour ;
- enfin un réseau de 8 lignes de tramway et 1 400 lignes de bus.

L'Autorité Organisatrice des Transports est le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF) : 300 personnes, un budget annuel de 9 milliards d'euros (investissement et exploitation).

L'action de l'AUT ne peut donc être résumée par une ou plusieurs propositions supposées résoudre les multiples aspects de la problématique des transports franciliens. Par contre, notre présence forte auprès des instances décisionnaires comme le Conseil d'Administration de la RATP ou le Comité des Partenaires du STIF nous amène à prendre position sur la quasi-totalité des décisions prises dans ces instances.

L'AUT est reconnue, aussi bien par ces organismes que par les décideurs politiques, comme une organisation non seulement représentative mais disposant d'une compétence, voire même d'une expertise, qui lui permet d'être entendue sur un grand nombre de sujets. C'est pourquoi nos prises de position sont largement relayées par la presse et par le monde politique, toutes tendances confondues. Parmi nos succès, signalons le retour du tramway dans Paris, en particulier le T3 sur le boulevard des Maréchaux, ainsi que le renouvellement du matériel roulant du RER A obtenu grâce à l'appui de Nicolas Sarkozy suite au succès spectaculaire d'une pétition lancée par l'AUT.

Bernard Gobitz

Les transports franciliens surchargés

RER et Transilien

A part la livraison des rames à deux niveaux sur le RER A, très peu d'augmentations de capacité ont eu lieu ces dernières années ou sont en projet. Pourtant la hausse du trafic (2 à 3 % par an) sur des lignes déjà bien chargées impose de prendre des décisions rapidement (achat de trains, voies supplémentaires, signalisation...).

Métro

La saturation des lignes de métro n'est pas un phénomène nouveau mais il persiste. Au-delà du projet en cours pour décharger une partie de la ligne 13 par le prolongement de la ligne 14, rien n'est fait pour traiter ce phénomène.

A court terme, l'AUT demande que les fréquences soient renforcées quand c'est techniquement possible, car on constate même parfois des surcharges hors heure de pointe.

A moyen terme, la ligne 15 du Grand Paris Express doit être prioritaire par rapport aux lignes 16, 17 et 18 car elle seule aura un effet significatif sur la charge du métro, en évitant les trajets banlieue-banlieue passant par Paris.

Tramway

Le tramway est globalement apprécié des usagers mais les nombreuses lignes surchar-

gées remettent en cause son attractivité. Ainsi les lignes suivantes sont saturées aux heures de pointe sur tout ou partie de leur itinéraire : T1 Noisy-le-Sec/Asnières-Gennevilliers ; T2 Porte de Versailles/Pont de Bezons via La Défense ; T3a Pont du Garigliano/Porte de Vincennes ; T5 Saint-Denis/Garges-Sarcelles RER. Le T6 Châtillon/Vélizy semble cependant un peu moins fréquenté que prévu.

L'AUT demande des plans d'action ambitieux pour résorber ces surcharges (augmentation des fréquences, achat de tramways plus capacitaires, amélioration de la vitesse commerciale,...).

Autobus

A Paris comme en petite et grande couronne, des dizaines de lignes de bus sont saturées au point qu'on ne peut pas monter dans le premier bus qui passe. Il en résulte retards, stress et inconfort pour les usagers.

Le « plan bus » 2013-2016 du STIF, doté de 160 millions d'euros, a judicieusement permis de renforcer un certain nombre de lignes. Mais d'énormes besoins sont encore insatisfaits.

L'AUT attend avec impatience le lancement du plan « 1000 bus » promis par Valérie Pécresse et demande un engagement à hauteur de 50 millions par an au minimum jusqu'en 2020.

Marc Pélissier, président de l'AUT-IdF

Les tramways franciliens : une diversité fâcheuse

La diversité des tramways d'Ile-de-France est effarante, qu'on en juge :

- le tram T1, sur fer, gabarit de 2,30 m (Tramway français standard, TFS) ;
- les trams T2, T7 et T8, sur fer, gabarit de 2,40 m (Citadis) ; le T2 a d'abord été au gabarit de 2,30 m (TFS) ;
- les trams T3a, T3b et les futurs trams T9 (Porte-de-Choisy - Orly) et T10 (La-Croix-de-Berny - Clamart), sur fer, gabarit de 2,65 m (Citadis) ;
- le tram T4, sur fer, gabarit de 2,65 m (Avanto de Siemens) ;
- les trams T5 et T6, sur pneus, gabarit de 2,20 m (Translohr) ;
- le futur Tram Express Nord (ex-Tangentielle Nord), gabarit de 2,64 m (Dualis d'Alstom).

Cette diversité augmente les prix, car les séries construites sont plus courtes, et surtout elle empêche, du fait des différences de gabarit, une interopérabilité entre les lignes. Les lignes ne sont d'ailleurs pas raccordées quand elles se touchent ou se croisent (à l'exception des T3a et T3b à la Porte de Vincennes), contrairement à la règle dans la plupart des autres réseaux de tramways. Ainsi, le T8 et le Tram Express Nord sont en contact à Epinay et Villetaneuse, sans interopérabilité possible. Et le gabarit étroit des T5 et T6 rendra très onéreuse leur conversion éventuelle en tram fer.

En outre, le tram-train Massy-Evry (Tram Express Sud) sera alimenté en 1500 V sur tout son parcours, et pas seulement sur la ligne RFF qu'il parcourra de Petit-Vaux à Massy (et plus tard de Massy à Versailles-Chantiers). Pourquoi ne pas alimenter la partie tram en 750 V comme les autres lignes (le matériel prévu Dualis est bicourant), ce qui faciliterait là encore une future interopérabilité avec le T7 prolongé à Juvisy, qui ne sera pas éloigné ?

Les gabarits du Grand Paris Express (GPE) et des RER sont très proches mais non identiques, et les hauteurs de quai sont différentes : une interopérabilité sera difficilement envisageable là aussi. Autre incohérence : le GPE circulera à droite, alors que les RER et Transiliens roulent à gauche...

Pourquoi ce refus obstiné depuis 25 ans de tous les avantages d'une standardisation ? Si le poids de l'Histoire a pesé sur les choix les plus anciens, on s'interroge sur certaines options plus récentes. Il semblerait toutefois qu'on s'oriente enfin vers un gabarit unique pour les lignes futures : les T9 et T10 auront la même largeur de 2,65 m, celle du T3 et des deux trams-trains. Mais les errements du passé ne seront pas réparables avant longtemps...

Bernard Gobitz et Jacques Scornaux

Pass Navigo : clientélisme et crise financière

Lignes nouvelles et réseau existant

Le Conseil régional d'Ile-de-France, alors présidé par Jean-Paul Huchon (PS), a décidé, sous la pression des écologistes EELV et avec la complicité du gouvernement, d'instaurer un tarif unique à 70 euros par mois pour le Pass Navigo : 3,8 millions d'usagers sont concernés. Cette fausse bonne idée a été dénoncée courageusement par l'AUT car elle risquait de déstabiliser l'économie des transports franciliens - ce qui est bien le cas aujourd'hui.



La baisse de tarif bénéficie aux usagers habitant loin de Paris, mais ces derniers ont avant tout besoin de meilleures conditions de transport, donc d'investissements massifs pour corriger la situation actuelle : saturation (RER, tramways), vétusté, retards, fréquences insuffisantes (autobus de banlieue), manque de liaisons entre banlieues. Or de nombreux projets de modernisation du réseau sont déjà bloqués faute de financement disponible.

L'instauration du tarif unique aggrave les difficultés. En effet, elle coûte environ 500 millions par an au STIF et n'est que partiellement compensée par le relèvement du versement transport des entreprises, mesure accordée par le Premier ministre qui a soutenu l'initiative du Conseil régional.

D'autre part, la future mise en service du Grand Paris Express et d'autres projets franciliens va inévitablement accélérer la croissance des dépenses de fonctionnement du réseau francilien (plus d'un milliard d'euros d'ici 10 ans).

Enfin, ce sont les usagers non abonnés, notamment ceux de la grande couronne, qui sont pénalisés par des tarifs excessifs. L'AUT demandait donc en priorité une baisse du prix des tickets RER et Transilien, et une nouvelle billetterie permettant de mettre en œuvre une tarification moderne.

L'AUT ne défend pas le principe d'abonnements tarifés par zones concentriques (elle a obtenu la suppression des zones 7 et 8 puis 6 et le dézonage en week-end et lors des congés, une mesure qui incite à utiliser les transports collectifs quand ils ne sont pas saturés et ne coûte que 30 millions d'euros de recettes par an). Mais elle estimait que le tarif était acceptable (au maximum 116,5 euros par mois pour un Pass 5 zones, la moitié pour un salarié compte tenu du remboursement employeur) et a critiqué la création simpliste d'une zone tarifaire unique dans

une région aussi grande que l'Ile-de-France, une mesure électoraliste dont la pertinence économique, écologique et même sociale (elle avantagera plus les cadres que les ouvriers) n'a pas été démontrée.

Pour le tarif unique

- **Pierre Serne**, ancien vice-président du Conseil régional, chargé des transports : « nous avons voulu mettre fin à la double peine de ceux qui paient le plus cher et éprouvent en outre de grandes difficultés de transport ».

- **Eva Sass**, députée EELV, approuve « cette mesure d'égalité entre tous les Franciliens et de hausse du pouvoir d'achat des habitants de grande et moyenne couronne ». Aucune réflexion sur l'impact écologique du tarif unique (incitation à l'étalement urbain).

- **Olivier Faure**, député PS : « nous allons changer sensiblement la réalité pour des millions de Franciliens, j'espère que les électeurs sauront s'en souvenir lors des prochaines élections régionales ». On ne peut dire plus clairement que l'instauration du tarif unique répondait à des préoccupations électorales... Mais cette initiative démagogique a échoué.

- **Jean-Claude Delarue**, inévitablement représentant autoproclamé des usagers des transports, réclame tout et son contraire : « le tarif unique est une bonne décision pour les usagers qui passent le plus de temps dans le train et payent le plus cher, double peine ; mais ces usagers veulent d'abord des trains à l'heure et une place assise ».

Contre le tarif unique

- **Yves Crozet**, professeur d'économie à l'université de Lyon : « s'il y a un million de déplacements quotidiens de la grande couronne vers Paris, il y a surtout 8 millions de déplacements au sein de la grande couronne, la voiture y reste quasiment indispensable ».

- **Marc Pélassier**, président de l'AUT-Ile de France : « la mesure plaira aux usagers de la grande couronne mais elle s'apparente à un alignement de la qualité de service vers le bas au nom d'un tarif réduit ; le contraire aurait été nettement préférable ».

- **Philippe Duron**, député PS et président de l'Agence de financement des infrastructures de transport en France (AFITF) : « la tarification unique ne permet plus à l'utilisateur de percevoir le coût du transport et la valeur du service qui lui est offert ».

- **Gilles Carrez**, député UMP du Val-de-Marne et président de la commission des Finances à l'Assemblée Nationale : « la région capitale se caractérise déjà par le plus faible taux parmi les grandes métropoles mondiales en terme de participation des voyageurs aux dépenses d'exploitation, moins de 20% ; l'idée générique mais peu réaliste d'une tarification déconnectée de la vérité des coûts a toutes les chances de se retourner contre l'intérêt des usagers ».

Selon Philippe Yvin, président du Grand Paris Express, « le projet GPE est comparable aux grands travaux de Haussmann et de Fulgence Bienvenüe au 19^{ème} siècle, ce chantier est unique au monde ; en 15 ans, nous allons doubler le réseau du métro en passant de 200 à 400 km alors que, depuis 10 ans, on n'en a construit que 10 km ».

Le coût annoncé du GPE est de 25 milliards d'euros d'ici 2030. Il faut lui ajouter les 7,5 milliards prévus d'ici 2020 pour la modernisation du réseau de métro existant.

Lors du Conseil des ministres du 9 juillet 2014, le Premier ministre a indiqué que « les engagements pris par le gouvernement dans le cadre de la feuille de route du Nouveau Grand Paris seront tenus tant pour l'amélioration des réseaux existants que pour la réalisation des nouvelles lignes de métro, dont la réalisation sera même accélérée. La desserte de l'aéroport d'Orly par la ligne 14, du plateau de Saclay par la ligne 18 et des zones d'activité économique situées entre Pleyel et Roissy par la ligne 17 sera assurée dès 2024 ».

On peut s'interroger sur ces annonces d'accélération : leur faisabilité technique reste à prouver et le caractère prioritaire de certaines branches est discutable. C'est la rocade complète assurée par la 15 qui présente le plus d'intérêt, essentiellement parce qu'elle décongestionnera le réseau existant.

Mais surtout, ces annonces interviennent dans un contexte où le financement des autres investissements dans les transports franciliens est mis à mal. Il a fallu 2 ans pour trouver le financement (3 milliards d'euros) du prolongement du RER E vers l'ouest (EOLE), désormais annoncé pour 2024 à Mantes-la-Jolie ! D'autres investissements sont retardés voire menacés, notamment en grande couronne, par exemple la 2^{ème} phase de la tangentielle Nord et le tram-train Versailles-Massy-Evry.

Valérie Pécresse, nouvelle présidente (LR) du Conseil régional, a certes obtenu du Premier Ministre, en juillet 2016, les 300 millions nécessaires pour combler le trou du passe Navigo à tarif unique (200 de hausse du Versement Transport et 100 de taxe sur les carburants). Mais ce n'est pas suffisant et elle a déjà dû augmenter le passe Navigo de 4,5% en août 2016. Ce sont les habitants de Paris et des communes voisines qui sont ainsi pénalisés, leur abonnement annuel aura augmenté de 15% en 3 ans.

Le problème du financement des transports franciliens - investissement et exploitation - reste donc entier.

Bluetram, le faux tramway parisien

Dans une intervention récente, l'AUT Ile-de-France a demandé à la Ville de Paris de mettre en œuvre une politique cohérente des déplacements, et de ne pas se contenter d'opérations médiatiques telles que l'introduction d'autobus électriques baptisés abusivement tramways.

La Mairie de Paris a annoncé son intention de mettre en service des « tramways nouvelle génération », « sans rail ni caténaire ». Or le « Bluetram » exhibé par le constructeur Bolloré sur les Champs Élysées n'est en fait qu'un minibus électrique, comme il en existe déjà sur une « traverse » parisienne et sur le Montmartrobus. La seule « innovation » de cet engin, qui ne réduira pas la pollution et n'améliorera pas les conditions de déplacement des Parisiens, est la recharge à chaque arrêt selon le principe du « biberonnage » (qui fait perdre du temps en deçà d'un certain nombre de voyageurs qui montent et descendent).

Selon divers spécialistes, d'autres techniques (recharges complètes la nuit et partielles aux terminus) sont susceptibles d'offrir des solutions plus performantes et moins coûteuses à l'installation et à l'entretien. Quoiqu'il en soit, on ne doit pas se lancer dans des techniques « innovantes » sans avoir expérimenté plusieurs solutions avec plusieurs constructeurs.

M. Bolloré, déjà fournisseur des Autolib', a été choisi pour l'équipement en bus électriques d'une première ligne (il a joué les vedettes lors d'une exposition de prototypes de « bus propres » sur le Champ de Mars). L'AUT demande que cette opération se déroule dans la plus totale des clartés et la plus parfaite des concurrences.

La Ville de Paris ne s'intéresse pas à ses transports collectifs : aucun nouveau couloir réservé, aucune mesure de priorité aux bus n'ont été mis en œuvre depuis des années. La technologie ne remplace pas la volonté politique.

Drôle de tram

Le 2 décembre 2015, Anne Hidalgo, maire PS de Paris, a tweeté sans crainte du ridicule : « j'ai testé le Bluetram de Bolloré, le tramway électrique qui roule sans rails ni caténaire ». Les internautes ont réagi avec humour face à cette obsession électrique :

- moi, j'ai testé le train sans rail, qui roule à l'essence et qu'on conduit avec un volant et des pédales ;
- moi, j'ai testé le nouvel avion à quatre roues, sans ailes et sans cockpit ;
- moi, j'ai testé le tramway individuel qui avance quand on pédale ;
- et moi, j'ai testé le bateau-mouche, le bus sans roues qui va sur l'eau.

Paris : un plan anti-pollution très incomplet

Le plan anti-pollution de la Ville de Paris - réduire progressivement la part du diesel, interdire les véhicules les plus polluants, soutenir les voitures écologiques, étendre les zones à 30 km/h, aménager un centre-ville semi-piéton, « réinventer » certaines places, reconquérir les berges de la Seine, doubler le nombre de kilomètres de pistes cyclables - est très positif.

Mais ce plan ne remplit que partiellement l'objectif de protection de la santé des Parisiens, car des points essentiels en sont absents. Il y a d'autres urgences que de remplacer une marée de tôles à propulsion thermique par une marée de tôles à propulsion électrique :

- lancer un programme ambitieux de réhabilitation des rues comme prolongements de l'habitat et non pas seulement comme espaces circulatoires ; restituer des espaces de jeux (« rues aux enfants, rues pour tous ») ;
- établir autour des écoles un réseau piéton et cycliste sécurisé ;
- poursuivre la reconquête des places publiques, souvent réduites aujourd'hui à l'état de carrefours, au-delà des sept opérations prévues, et le réaménagement des abords des gares ;
- encourager une pratique massive du vélo à tous âges par des aménagements procurant un sentiment de sécurité et d'agrément ;
- limiter les possibilités de transit des voitures et motos à travers Paris.

Et le transport collectif ?

La marche et la bicyclette ne peuvent à elles seules fournir des solutions de recharge à l'automobile : un réseau de transports collectifs attrayant et performant est indispensable.

Or, il n'apparaît pas que la ville soit bien consciente de cet impératif.

- Sans consulter les usagers, la ville a mis en place de nouveaux « abris » voyageurs ouverts à tous les vents et d'où le plan du réseau de bus a disparu. Aucune amélioration ne leur a été apportée malgré les très nombreuses plaintes relayées et les promesses de la ville. Au-delà de la technologie, Paris mérite un réseau de transports en commun exemplaire !

- Aucun nouveau couloir réservé, aucune mesure de priorité aux bus n'ont été introduits depuis des années. Les « Témoins de ligne », mis en place par l'AUT et le STIF, n'ont cessé de dénoncer l'irrégularité du service sur la plupart des lignes. Il faut donc rendre de nombreuses lignes de bus prioritaires sur la circulation générale tout le long de leur parcours, notamment les 17 lignes concernées par le programme « Mobilien » resté inachevé, et améliorer la visibilité de ces lignes en réassociant certains trajets aller-et-retour.

- Les couloirs réservés aux bus, les trottoirs et voies cyclables doivent être sanctuarisés. La police de la circulation ne doit plus seulement être employée à faire « rouler les autos » et à contrôler le stationnement payant ; son rôle essentiel doit être de faire respecter les règles d'usage de la voirie, par des agents mobiles visibles et très présents, responsables d'un secteur.

- La forte densification urbaine (bureaux et logements) programmée en périphérie va engendrer de nouveaux besoins de déplacement. Mais le plan de restructuration du réseau des bus, qui doit rééquilibrer l'offre entre hypercentre et périphérie et rendre le réseau plus lisible, se fait attendre depuis plusieurs années.

La desserte des quartiers aujourd'hui mal desservis, ainsi que les liaisons entre les gares, et entre banlieue et Paris, doivent être renforcées.

Le tramway T3 est déjà saturé : au lieu de prévoir une nouvelle offre de transport collectif en conséquence, on brade la Petite ceinture ferroviaire alors qu'elle pourrait être réutilisée au moins sur certains tronçons pour le service voyageurs et le fret.

La coûteuse réponse consistant à remplacer d'ici 2025 la totalité des 4000 bus par des bus « verts » ne conduira quant à elle ni une diminution sensible de la pollution ni à l'amélioration des conditions de déplacement.



Quai de Bercy

D'autres oublis

Il faut faire jouer aux taxis un rôle de complément naturel des transports collectifs pour les déplacements occasionnels, améliorer leur visibilité, leur accessibilité et leur professionnalisme, et renforcer leur priorité sur la circulation générale (ce qui fera baisser leur coût).

Pour les livraisons, on peut faciliter le dépôt des marchandises par un réseau d'espaces logistiques urbains, la livraison finale dans les quartiers étant faite par des véhicules légers non polluants, et mettre à profit plus qu'aujourd'hui le fluvial et le réseau ferré.

Il est également souhaitable de favoriser un tourisme actif et convivial en incitant les visiteurs à découvrir Paris autrement qu'en autocar.

La Ville de Paris fait, certes, des efforts méritoires mais, en définitive, qu'il s'agisse d'aménagements de l'espace public, de lutte contre le bruit et la pollution de l'air ou de service public de transport, Paris a encore un grand retard à rattraper sur de nombreuses grandes villes européennes.

Jean Macheras, AUT Ile-de-France

Forum

Des idées sur les transports et leur contexte

Un label souvent trompeur

Le label BHNS désigne tout et n'importe quoi, l'important semble être que les élus puissent « se faire mousser » ou se donner bonne conscience.

S'il y a de vrais BNHS, rapides et efficaces, on trouve beaucoup trop souvent des BHNS au rabais, sans priorité aux carrefours, sans couloirs : des pseudo-BHNS qui ne méritent pas les primes accordées par l'Etat aux TCSP. Les autorités organisatrices rechignent à faire des tramways, faisant croire qu'un BHNS offrira le même service pour moins cher. Une vision bien pratique, qui dispense de la volonté politique de reconquérir la place prise par la voiture... et aboutit souvent à un projet minimaliste, inadapté à long terme, insuffisamment attractif pour provoquer du report modal.

La ville d'Annecy « met en service un BHNS pour concurrencer la voiture ». Mais ce BHNS ne comporte que 3 km de couloirs réservés sur 8 km de tracé... A Bordeaux, « les Lianes sont des lignes structurantes de BHNS » mais sur lesquelles les bus ne disposent pas de priorités particulières, d'ailleurs elles ont toutes été créées une même nuit en renumérotant les lignes les plus fréquentées, sans qu'aucun aménagement de voirie n'ait été fait.

A Lille, la Liane 1 traverse les 4 km du centre en 22 min, à la vitesse moyenne de 11 km/h. Elle n'a pas de priorité absolue aux carrefours et perd beaucoup de temps aux arrêts. Pourtant les élus et les techniciens de la Communauté Urbaine ne parlent que de BHNS, mais nous sommes loin des 20 km/h ou presque annoncés pour les (vrais) BHNS de Lens ou Valenciennes, pour le Mettis de Metz ou le Busway de Nantes.

Gilles Laurent, président de l'Union des voyageurs du Nord (UVN)

Un très mauvais exemple de BHNS est la ligne 2 de Nancy, prévue initialement en trolleybus avec un vrai site propre, approuvé comme tel par l'Etat, et réalisé en bus gaz avec de simples couloirs dans le sens de la circulation, protégés par une simple peinture blanche (certaines bordurettes existantes ont même été supprimées). Avec en plus un tracé sinueux dans le centre, on se traîne lamentablement.

Pierre Debano, 51 Epernay

Grèves locales

En rentrant de l'assemblée générale de la FNAUT qui s'était tenue à Paris, j'ai poireauté plus d'une heure en gare de Marseille-Saint Charles à cause d'une grève locale : le TER que je souhaitais prendre a été annulé, et le suivant est parti avec 30 minutes de retard en raison de « difficultés de sortie du dépôt », sans qu'il soit précisé

s'il y avait un piquet de grève ou si la préparation de la rame avait dû être assurée par le mécanicien (ce que certains acceptent de faire pour assurer le service public).

Les grèves locales sont monnaie courante en région PACA et augmentent le stress lié aux correspondances TGV-TER.

Frédéric Laugier, FNAUT PACA

Pass Navigo

Le Pass Navigo n'est pas une mesure aussi populaire qu'on le dit. Elle est considérée comme un avantage à prendre immédiatement, sans plus.

Par ailleurs les usagers de Paris et des communes limitrophes ont vu leur Pass bondir de 63 à 70 euros (+10 %), après une hausse déjà forte survenue les années précédentes.

Il n'est pas non plus possible de qualifier le Pass Navigo de réel succès. L'accroissement des ventes de Pass résulte d'un calcul élémentaire fait par les usagers de la Grande Couronne. Il est fréquent que 3 ou 4 allers-retours depuis la Grande Couronne avec des billets individuels coûtent aussi cher que le Pass Navigo. Un certain nombre d'usagers ont donc basculé vers le Pass Navigo, entraînant une nouvelle baisse des recettes sans transfert modal significatif. En aparté, la plupart des personnes informées critiquent cette mesure, après l'avoir approuvée ou s'être tues.

Bernard Gobitz, AUT-Ile de France

Trains de nuit

Chaque année, je pars skier dans les Alpes du Nord. La liaison TGV Paris - Bourg-Saint-Maurice est peu performante (4 heures 45 au mieux), sans compter les retards sur la LGV Sud-Est. Depuis 2003, j'ai donc l'habitude de prendre les trains de nuit Lunéa « la Vallée Blanche » ou « la Tarentaise » à Paris-Austerlitz, qui évitent de perdre une journée en transport. Mais ces trains ne circulent déjà plus certains jours d'hiver et vont être supprimés en juillet 2016. Résultat : en 2017, j'envisage d'aller skier dans les Hautes-Alpes et de prendre le train de nuit Paris-Briançon, qui doit être préservé.

Rémi Kieffer, 60 Beauvais

Aberration SNCF

Souhaitant me rendre par le train de Paris à Tain-l'Hermitage-Tournon et effectuer une réservation, j'ai consulté le site voyages-sncf.com. Réponse : gare inconnue. Ayant laissé un message sur le site, j'ai reçu le conseil suivant du service clientèle : rendez-vous à Valence TGV, c'est la gare la plus proche.

Vous voulez aller à Lyon ? Allez jusqu'à Marseille ! Mais que se passe-t-il donc à la SNCF ?

Guy d'Arripe, FNAUT Aquitaine

Thierry Aumonier, dirigeant d'entreprise (La Croix du 9 avril 2014) : « Les associations d'élus sont des lobbies qui défendent l'intérêt de leurs membres et non pas l'intérêt général.

Il faut garantir aux citoyens le droit de choisir ceux qui vont vraiment gérer le territoire qu'ils habitent. Or ces citoyens ne sont appelés à ne choisir que les élus communaux, alors que les compétences relèvent de plus en plus des intercommunalités.

Il faut concentrer la gestion locale entre les mains d'élus intercommunaux choisis directement par les citoyens. Pour 4 Français sur 5, le cadre de vie réel est celui de l'agglomération. En zone urbaine, les quartiers ont plus d'importance que les communes ».

Sandrine Garnier, journaliste : « Une faible hausse de la TICPE permettrait de revenir à une TVA de 5,5% sur les transports collectifs de la vie quotidienne, de sécuriser le financement du Grand Paris Express, ou encore de pérenniser les trains Intercités.

Notre société célèbre les vertus de l'autocar et du covoiturage. Voyager à plusieurs permet certes de réduire l'empreinte écologique de chacun, mais la route revient en force concurrencer le rail, y compris au sein de la SNCF.

Payer moins cher aujourd'hui nos déplacements pourrait nous conduire à alourdir la facture que nous laisserons aux générations futures ».

Hervé Le Bras, démographe et historien, cité par Le Point du 10-12-2015 : « le très bon score du Front National lors du premier tour des dernières élections régionales est instructif.

Le FN séduit de plus en plus les électeurs demeurant dans le périurbain, la banlieue lointaine, l'habitat pavillonnaire isolé, le rural profond. Dans l'Essonne, plus on habite loin d'une station du RER, plus on vote FN. Cette corrélation fonctionne ailleurs avec les gares SNCF : plus on réside dans une zone difficile à atteindre par les transports publics, plus on est isolé des grands axes, et plus on vote FN ».

Gilles Dansart, journaliste, éditeur de Mobilette : « Le Chef de l'Etat demande à ses ministres des idées nouvelles pour une relance de l'emploi. On a juste envie de lui suggérer de débloquent des dossiers enlisés (NDLR : la FNAUT peut en fournir une liste copieuse), d'accorder les effectifs nécessaires au sauvetage des réseaux ferroviaire et routier... Les emplois ainsi créés auraient l'immense vertu, pour la plupart, de ne pas être délocalisables, à l'inverse d'une relance par la consommation aux effets aléatoires ».

Brèves de volant

Depuis 2004, Alexandre Desprez, motard de la Préfecture de police de Paris, collecte les excuses les plus inattendues des mauvais conducteurs. Ses « Brèves de route » viennent de sortir aux Éditions du Cherche-Midi. Exemples sélectionnés par Le Parisien.

Excès d'alcool

- J'ai bu et je ne tiens pas debout ? Moi, M'sieur l'agent, je conduis assis.
- J'ai pas bu depuis 34 ans. Si j'ai 2 g/litre de sang, c'est parce que je travaille dans une imprimerie où on utilise de l'alcool à brûler.
- Si je suis positif à votre truc, c'est à cause de l'alcool contenu dans le bœuf bourguignon que j'ai mangé à midi.

Excès de vitesse

- J'ai la gangrène dans ma jambe de gauche, alors c'est difficile de freiner.
- Accélérer, tout le monde sait faire, c'est freiner le plus dur.
- Mais j'ai des surgelés dans le coffre.

Feu rouge grillé

- Je vous jure sur la tête du Code de la route que j'ai pas vu le feu rouge.
- Je suis passé à l'orange écarlate, pas au rouge.
- J'ai pas vu le feu, je téléphonais.
- j'ai pas vu le feu, j'éternuais.

Téléphone au volant

- Je ne téléphone pas, on m'appelle.
- Je disais juste à ma fille de ne jamais répondre en conduisant.
- Mais j'arrive à avoir un œil sur la route et un œil sur le téléphone.
- Je téléphone, vous me dérangez.

Ceinture oubliée

- Quand je mange, je la mets jamais.
- Je la mets pas quand j'ai une chemise, pour pas la froisser.
- Pourquoi l'enfant est pas attaché ? Bah, c'est pas le mien.
- Je mets pas la ceinture, je viens de me faire refaire les seins.
- Je la mets pas en voiture, d'habitude je roule en scooter.
- Je peux pas la mettre quand j'ai mal aux dents.

Ligne blanche, casque...

- J'ai pris la bande d'arrêt d'urgence parce que j'ai une course, je suis jockey.
- La ligne blanche ? Mais je conduis, je peux pas regarder par terre.
- La ligne blanche ? Elle était grise.
- Mon casque ? Il est mouillé, je l'ai laissé sécher sur mon balcon.
- Le siège réhausseur de mon gosse ? Il est dans ma cuisine, je m'en sers pour lui donner à manger.
- Vous demeurez où, Monsieur ? Ne me traitez pas de demeuré !
 - Le plus dangereux sur la route, c'est pas moi, c'est mon ex-femme.
 - Heureusement que vous m'avez arrêté, je commençais à m'endormir.

En bref

Citation exacte

On attribue souvent au président Georges Pompidou la célèbre formule : « Il faut adapter la ville à l'automobile ». La citation exacte, méconnue, est peu différente : « Il y a un certain esthétisme auquel il faut renoncer et ce n'est pas parce qu'on empêcherait les voitures de circuler qu'on rendrait Paris plus beau. La voiture existe, il faut s'en accommoder et il s'agit d'adapter Paris à la fois à la vie des Parisiens et aux nécessités de l'automobile à condition que les automobilistes veuillent bien se discipliner ».

http://www.georges-pompidou.org/Documentation/Discours/1971_11_region.html

Découpage régional

En 1956, Serge Antoine, un jeune énarque, avait dessiné la carte des 22 régions en se basant notamment sur les données des appels téléphoniques. Puisqu'à Nîmes on appelait davantage Montpellier que Marseille, le Gard s'était retrouvé en Languedoc et non en Provence. Périgueux téléphonait plus à Bordeaux qu'à Limoges, et la Dordogne avait été rattachée à l'Aquitaine plutôt qu'au Limousin (d'après L'Express).

Accueil néerlandais

Selon le Courrier international, un loueur de vélos d'Amsterdam propose aux cyclistes de peindre leur porte-bagages arrière en jaune pour signifier qu'ils sont prêts à transporter gratuitement un passager. Objectif : favoriser l'amitié entre habitants et touristes.

Mégacamions suédois

Le gouvernement suédois a décidé récemment de porter de 60 à 64 tonnes le poids maximal des camions autorisés à circuler en Suède ; l'expérimentation de camions de 90 tonnes et 32 m de longueur est en cours. Le poids maximal des camions est déjà de 60 tonnes aux Pays-Bas et au Danemark. En 2013, il est passé à 76 tonnes en Finlande.

Un général qui voyait loin

« L'Etat ne doit pas s'arrêter devant une dépense qui assure l'avenir pour se limiter, afin d'éviter de dépenser quelques millions, à une solution provisoire reconnue bâtarde. On a toujours reproché aux chemins de fer français de suivre une politique à courte vue qui assure les besoins du lendemain et non ceux de l'avenir ». Extrait d'un rapport du Général Gassoin publié le 8 Février 1920 et concernant le doublement est de la Grande Ceinture entre Noisy-le-Sec et Sucy-Bonneuil (« grande ceinture complémentaire » permettant de séparer le trafic de ceinture de celui de la ligne Paris-Mulhouse qui coexistaient sur 7 km). Un doublement des voies existantes avait été envisagé initialement.

Permis à points

- - **6 points à Carlos Gohn**, PDG de Renault-Nissan. Il s'en prend aux cyclistes, obstacle sérieux au développement des véhicules à conduite automatique : « ils se comportent tantôt comme des piétons, tantôt comme des automobilistes, ils ne respectent aucune réglementation ». Des propos de café du commerce : lorsque les cyclistes disposent d'itinéraires sécurisés, ils se comportent de manière plus disciplinée.
- - **2 points à Philippe Saurel**, maire DivG de Montpellier : « Toulouse est un peu éloignée, à 2h30 de Montpellier en voiture » (Régions Mag, avril 2016). Le maire ne sait pas que le trajet par train Intercités direct peut ne durer que 2h04.

Un élu distingué

Selon Alain Gest, président LR d'Amiens Métropole (le Courrier Picard du 25 mai) : « il y a 2 % de cyclistes, je ne vois pas au nom de quoi il faut emmerder 98 % des usagers de la rue à cause d'eux ». Quant aux zones de rencontre, « je ne sais pas quel connard a inventé ce truc-là, ça empêche les voitures d'avancer. C'était la philosophie sous le mandat municipal précédent : dégoûter les voitures de venir en ville ; nous, notre philosophie, c'est de ne pas emmerder les gens ».

Le Courrier Picard rappelle perfidement que les zones de rencontre ont été créées en 2008, sous la présidence de Nicolas Sarkozy.



Trains en retard

Le 8 mars, le train de nuit Paris-Briançon est arrivé à 14h, avec 7 heures de retard. Le 9 mars, le train Moscou-Paris est arrivé avec 5 minutes de retard.

Le train n'est pas cher

Selon un internaute, « le train n'est pas aussi cher qu'on le dit, on paye pour un voyage de 2 heures et, sans supplément, le voyage dure 3 heures ! »

Rayon de courbure

D'après Wikipedia, « le rayon de courbure d'une ligne de chemin de fer est souvent limité par un minimum pour permettre aux trains de l'emprunter, ceux-ci ne pouvant pas tourner autant qu'on veut ». Compris ?

Digne - Saint-Auban : une coupure dans le réseau ferré

Le précédent Conseil régional a demandé à l'Etat le transfert de la gestion de l'infrastructure de cette ligne, qui reliait Digne et la ligne Digne-Nice (410 000 voyageurs en 2015) au Val de Durance. Il souhaitait ainsi préserver la possibilité d'une réouverture au trafic voyageurs. Les nombreuses études réalisées en ce sens n'ont jamais abouti : désintérêt de la SNCF en tant qu'exploitant potentiel, devis dissuasifs présentés par RFF, changement d'attitude des élus bas-alpins concernés.

Certains élus, plus enclins à satisfaire l'opposition de quelques riverains installés en bordure immédiate de la voie, préconisent le raccordement à l'autoroute A51 comme unique solution pour améliorer l'accès au bassin digneois. Et l'emprise de la voie ferrée attire les convoitises. Récemment, les communautés de communes de Château-Arnoux, Mallemoisson et Digne ont présenté un projet de piste cyclable.

Le concept de voie verte est aujourd'hui affublé de toutes les vertus écologiques et séduit d'autant plus les élus qu'il peut donner lieu à des financements européens. Mais ce n'est pas une simple piste cyclable ni même le coûteux recalibrage programmé de la RN 85 qui suffiront à enrayer le déclin économique et démographique du bassin digneois. Digne a besoin des relations régulières, rapides et fréquentes, que peut lui apporter le train avec Manosque, chef-lieu de canton qui a supplanté la préfecture, ainsi qu'avec ses pôles d'attraction naturels : Marseille, Aix-en-Provence et Avignon.

Les élus bas-alpins sauront-ils faire preuve de l'audace et de la clairvoyance qui ont si souvent manqué depuis la fermeture malencontreuse de la ligne en 1989 ? Un « enterrement » définitif de cette voie ferrée par un projet de piste cyclable, quel que soit l'attrait de celle-ci, handicaperait à long terme tout le territoire de la vallée de la Bléone.

(voir aussi FNAUT Info 219 et 231)

Groupe d'étude pour les chemins de fer de Provence

Transport à la demande ?

Le Grand Chalon a transformé les lignes urbaines cadencées aux 15 ou 30 min en transport à la demande, avec réservation, dans une zone urbanisée de près de 10 000 habitants (communes de Sevrey, Lux, Chatenoy le Royal et Saint Rémy). Mais ce dispositif très contraignant et décourageant pour les usagers n'est adapté qu'aux zones rurales reculées où la clientèle potentielle est très faible.

Dans les zones plus denses, d'autres solutions permettent de rationaliser le service existant, répondre à une demande croissante de transport public et éviter un retour à la voiture.

Éviter au maximum la dissociation entre transport scolaire et transport urbain est l'une de ces solutions. En effet, l'utilisation des transports publics dès le plus jeune âge est primordiale pour faire évoluer les comportements. Une étude de l'observatoire régional des transports en Pays-de-la-Loire a démontré qu'un jeune utilisateur des transports publics aura moins tendance à utiliser la voiture pour ses déplacements une fois titulaire du permis de conduire. D'autre part, les besoins horaires des scolaires sont sensiblement les mêmes que ceux des usagers domicile-travail. Intégrer ces deux flux dans la même offre de transport empêche une spécification coûteuse pour la collectivité. Autrement dit, il y a là matière à remplir un bus tout en répondant aux attentes de l'ensemble des habitants.

Cédric Journeau, président de la FNAUT Bourgogne

Autobus parisiens

Un rééquilibrage de l'offre entre l'hypercentre de Paris et les quartiers périphériques est devenu nécessaire. Le réseau date en effet, pour l'essentiel, de l'après-guerre. Il est structuré autour des quatre grandes gares et de Châtelet.

Le STIF, la RATP et la Mairie de Paris sont d'accord pour dire qu'il n'est plus adapté à l'évolution de l'urbanisation : 100 bus circulent rue de Rivoli à l'heure de pointe du matin et sont occupés uniquement à 20%, alors que le réseau est insuffisant dans les quartiers périphériques. Un plan de restructuration du réseau de bus parisiens a donc été étudié par le STIF, avec la RATP, et transmis à la Mairie de Paris.

Sur 59 lignes Paris intra-muros, 31 seraient soit modifiées, soit supprimées, soit remplacées par d'autres.

Cette étude est sur la table de la Mairie au moins depuis l'été 2015. La Mairie a enfin annoncé une grande concertation publique avant l'été 2016. Mais rien ne se passe. Et même si la concertation sur ce plan était lancée aujourd'hui, rien ne pourrait être concrétisé avant 2019 car un important travail d'adaptation des plans, de la signalétique, des abribus, de la voirie serait nécessaire, outre la construction d'un nouveau dépôt dans Paris. Un « grand soir » qui a pourtant déjà eu lieu à Lyon et Bordeaux. Quant à la RATP, elle semble muette...alors que le réseau doit être ouvert à la concurrence en 2024.

Michel Babut, vice-président de l'AUT, administrateur de la RATP

• Bruno Gazeau, Jean Lenoir et Marc Debrincat ont été auditionnés par Marie-Anne Bacot et Mireille Viora, membres du Conseil Général de l'Énergie et du Développement Durable, dans le cadre de leur mission sur les petits prix de la SNCF.

• La FNAUT a répondu à une enquête de Gares et Connexions sur la tarification des espaces en gares.

• La FNAUT a déposé auprès du Conseil d'Etat un mémoire en intervention réagissant au recours introduit par FNE, d'autres associations et des collectivités de Gironde contre la déclaration d'utilité publique de la LGV GPSO.

Etudes et expertises

L'association Qualité Mobilité, qui rassemble la plupart des acteurs du transport, finance plusieurs études et expertises proposées par la FNAUT :

- une étude sur les droits des voyageurs (tous modes) en Europe est confiée à la FNAUT ;
- une expertise sur les choix passés entre tramway et BHNS a été confiée aux cabinets Trans-missions et TTK ;
- une expertise sur les aides publiques et subventions occultes dont bénéficient le co-voiturage et la location de voitures entre particuliers va être réalisée par le cabinet ADETEC.

La concurrence entre opérateurs ferroviaires

Les articles sur la concurrence dans le secteur ferroviaire (voyageurs et fret) publiés dans FNAUT Infos depuis 2005 ont été rassemblés en un recueil de 30 pages, disponible auprès du siège de la FNAUT (5 euros port compris).

Congrès 2016 de la FNAUT

Le 20ème congrès de la FNAUT aura lieu à Strasbourg du 21 au 23 octobre. Son organisation est assurée par ASTUS et la FNAUT Alsace. Il est encore possible de s'inscrire. Voir encart.

Congrès de la FEV

Le prochain congrès de la Fédération Européenne des Voyageurs (FEV), qui regroupe 35 associations de 18 pays différents, aura lieu du 17 au 19 mars 2017 à Rotterdam. Thème : la connectivité des réseaux de transport public, la multimodalité et le « dernier kilomètre ».

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°248
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>