

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

20^e congrès : la FNAUT condamne la politique suivie par l'Etat depuis 2012

La FNAUT unie, offensive et force de propositions

Ce 20^e congrès a été riche d'expériences partagées et d'échanges francs. Il a confirmé le dynamisme de nos associations du Grand Est qui nous ont si bien accueillis. La FNAUT est, plus que jamais, une fédération unie, offensive et force de propositions.

● **La FNAUT est tout d'abord unie et rassemblée** autour d'un corpus de doctrine et de positions qui lui permet :

- de réagir aux enjeux d'une mobilité des hommes et du fret qui se transforme rapidement, avec l'émergence de la concurrence entre modes et opérateurs, de l'économie digitale, des véhicules autonomes, et l'adaptation des énergies au défi du changement climatique ;

- de réaffirmer ses valeurs en faveur du transport public ferroviaire et urbain, de la complémentarité des modes, face au retour puissant du tout-routier porté par les constructeurs automobiles et le secteur des travaux publics, encouragé par le gouvernement et plusieurs conseils régionaux.

● **La FNAUT est offensive.** Ses associations locales nombreuses et dynamiques, dont la connaissance du « terrain » est inégalable, lui donnent une assise et une crédibilité réelles et reconnues. Les discours de tous les élus présents au congrès, sans détours et d'une sincérité non feinte, en témoignent.

Les fédérations régionales de la FNAUT seront en place, à une ou deux exceptions près, au 1^{er} janvier 2017 et engageront le dialogue avec les nouveaux exécutifs régionaux sur les questions de transport et de mobilité.

● **La FNAUT est force de propositions,** avec la publication de son manifeste sur l'avenir du rail et de ses positions sur la sécurité routière, les grands investissements de transport urbain et ferroviaire, ou la fiscalité écologique.

Nos fédérations régionales veulent contribuer à l'élaboration des Schémas régionaux d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) et des schémas de mobilité et d'intermodalité. Elles insistent pour être consultées sur les nouvelles conventions Régions-SNCF.

Enfin, avec les États généraux de la mobilité et les suites de son colloque Rail 2020, la FNAUT entend bien se faire entendre lors du débat présidentiel.

Bruno Gazeau



Ouverture du congrès, Pavillon Joséphine à Strasbourg

Organisé par l'association ASTUS et la FNAUT Grand Est, le 20^e congrès de la FNAUT s'est tenu à Strasbourg les 22 et 23 octobre 2016. Après une analyse des grandes lois (réforme territoriale, réforme ferroviaire, transition énergétique, loi Macron) adoptées depuis 2012, les congressistes ont condamné avec la plus grande sévérité la politique des transports suivie par les gouvernements Ayrault et Valls, dénuée de vision à long terme et contradictoire avec les engagements de la COP 21 : une politique centrée sur la mobilité routière (mais peu courageuse en matière de sécurité routière) ; une obsession de la traction électrique ; un abandon de la volonté de report modal des trafics de personnes et de fret sur les modes écologiques ; un ensemble de décisions irresponsables qui laisse aujourd'hui le système ferroviaire dans un état alarmant.

Avec une parfaite régularité depuis sa création en 1978, la FNAUT organise un congrès tous les deux ans. Son 20^e congrès s'est tenu à Strasbourg les 22 et 23 octobre 2016, au Pavillon Joséphine à l'Orangerie : plus de 170 représentants de ses associations y ont participé.

La remarquable organisation du congrès a été coordonnée par François Giordani, président de l'association ASTUS et de la FNAUT Grand Est, et Fabrice Michel, responsable de la communication au siège national de la FNAUT. Elle a été soutenue par l'Eurométropole et la Ville de Strasbourg, le Conseil régional du Grand Est, le Conseil départemental du Bas-Rhin, l'Eurométropole de Strasbourg-Ortenau et le réseau d'autopartage Citiz.

La préparation et l'animation des débats ont été assurées par Bruno Gazeau, président de la FNAUT, aidé des membres du bureau.

La veille du congrès, les congressistes ont pu participer à l'une des 3 visites techniques,

très instructives, qui étaient proposées : un trajet transfrontalier en train jusqu'à Hausach (Ortenau), avec étapes à la gare routière d'Offenbourg et sur le chantier du tramway Strasbourg-Kehl ; un trajet TER jusqu'à l'usine Lohr Industrie de Duppigheim ; ou un déplacement en BHNS et TER vers le technicentre SNCF de Bischheim et la gare multimodale de Hoenheim. Puis les congressistes ont été invités à un cocktail dînatoire à l'Hôtel de Région.

De nombreux documents des associations de la FNAUT ont été présentés dans le hall du Pavillon Joséphine.

Le samedi, les congressistes ont été accueillis par Roland Ries, maire PS de Strasbourg. En fin d'après-midi, ils ont été reçus à l'Hôtel de Ville de Strasbourg pour un cocktail dînatoire.

Le dimanche après-midi, à l'issue du congrès, ils ont pu suivre une visite organisée du centre historique de Strasbourg et profiter d'un tour en Batorama sur les canaux de la ville.

Le 20^e congrès de la FNAUT

L'analyse de l'actualité
par Bruno Gazeau

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

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

Rapport de conjoncture et motion générale

Le rapport de conjoncture présenté aux congressistes est une analyse de la politique des transports du Chef de l'Etat et du gouvernement Valls, effectuée en toute indépendance et basée sur des faits précis et non des considérations idéologiques ou partisans. Il souligne le manque d'intérêt du gouvernement pour le secteur des transports et de l'environnement, son absence de vision à long terme, sa focalisation sur la mobilité routière et les véhicules électriques, son indifférence aux menaces pesant sur les transports urbains et le rail, son extrême sensibilité aux lobbies.

Sur la base de ce rapport préparé par Jean Sivardière, Bruno Gazeau, président de la FNAUT, a présenté une analyse de l'actualité récente et le projet de motion générale adressée au Premier ministre.

Soumis aux associations avant le congrès, le rapport de conjoncture et la motion générale ont été adoptés à la quasi-unanimité par les congressistes (un seul vote négatif), qui ont ainsi confirmé leur déception et leur inquiétude face à la politique suivie par l'Etat (et surtout à son absence de politique).

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

Les actes du 20^e congrès

Les actes comprendront le rapport de conjoncture, la motion adoptée par les congressistes, les principales déclarations des élus invités au débat du samedi matin sur la politique régionale, un résumé du débat sur la politique européenne de la mobilité, des précisions sur les Tickets Verts et Rouges, un compte-rendu des travaux des ateliers, enfin un résumé des divers exposés présentés à la fin du congrès.

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

Dialogue avec les élus

Le traditionnel débat du samedi matin avec les grands élus avait pour thèmes la coordination des autorités organisatrices de transports - Région et Métropole - et le financement des transports collectifs. Ont répondu à notre invitation : Philippe Richert, président LR du Conseil régional du Grand Est, et Robert Herrmann, président PS de Strasbourg Eurométropole. Le débat a été animé par le journaliste strasbourgeois Pierre Maurer.

Politique européenne

Le débat du samedi après-midi était consacré à la politique européenne de la mobilité. Les invités étaient Thomas Avanzata, directeur des affaires européennes de l'Union Internationale des Transports Publics, et Catherine Trautmann, ancienne députée européenne et ancienne maire PS de Strasbourg. Anne-Marie Ghémard et Michel Quidort, représentants de la FNAUT auprès de la Fédération Européenne des Voyageurs, ainsi que Marc Debrincat ont également participé à ce débat très vivant et très clair animé par Michel Quidort.

Tickets Verts et Rouges

A l'issue d'une discussion animée par Jean Sivardière et traditionnellement très suivie, les Tickets Verts et Tickets Rouges ont été attribués dans un souci de pédagogie, en écartant toute polémique technique ou politicienne.

Vie interne de la FNAUT

Le dimanche matin, les réseaux thématiques de la FNAUT se sont réunis et ont fait le point sur leurs activités : les ateliers ont été animés par Jean Macheras (déplacements urbains), Jean Sivardière (LGV et TGV), Jean Lenoir (trains Intercités et auto-train), Christian Broucayet (TER) et Bruno Gazeau (transport du fret-énergie-environnement).

La dernière séquence du congrès a été consacrée à divers exposés.

François Giordani a présenté les activités et les succès des 15 associations membres de la FNAUT Alsace.

Jean Lenoir a présenté les actions qui restent à conduire rapidement par la FNAUT avant l'entrée en vigueur de la nouvelle convention sur les trains d'aménagement du territoire (TET).

Jean Sivardière a insisté sur l'importance des enquêtes et études réalisées par les militants de la FNAUT, et présenté les expertises récentes confiées à des consultants.

Enfin Bruno Gazeau a conclu le congrès par quelques réflexions sur les projets d'interventions de la FNAUT auprès des décideurs politiques, des médias et du grand public.

Un point positif : les relations entre régions, départements ont été clarifiées et simplifiées. Mais l'offre de transport urbain et surtout ferroviaire régresse, et la sécurité routière se dégrade.

Le rapport stratégique présenté par Alain Vidalies au Haut comité du transport ferroviaire expose des objectifs satisfaisants, mais le financement nécessaire est totalement absent : il manque au moins 1,5 milliard d'euros par an pour enrayer la dégradation du réseau ferré ; 10 % des trains sont supprimés et 20 % en retard, l'état des infrastructures y contribue pour une part notable.

La concurrence entre modes a été exacerbée par la baisse du prix du pétrole. Cette baisse n'a pas été utilisée par l'Etat pour alléger la dette ferroviaire : les automobilistes actuels ont été préférés aux générations futures.

La loi Macron sur les services d'autocar à longue distance répond à un besoin évident sur certains itinéraires mais, faute de régulation, elle l'a emporté sur l'exigence de complémentarité entre modes : c'est la concurrence entre opérateurs ferroviaires qu'il fallait promouvoir en priorité.

Les Régions tiennent un discours rassurant sur le rail, et on peut espérer que leur action sera aussi efficace qu'elle l'a été dans le passé pour les lycées ou le TER. Mais elles manquent de moyens financiers, malgré la promesse de Manuel Valls de leur transférer une part du produit de la TVA.

L'évaluation de la loi de réforme ferroviaire, réalisée très récemment par les députés PS Gilles Savary et UDI Bertrand Pancher, a souligné les aspects positifs de la loi (réunification des services traitant de l'infrastructure au sein de SNCF Réseau) mais aussi ses lacunes : le problème de la dette n'a pas été traité ; les conflits d'intérêt entre SNCF Mobilité et SNCF Réseau subsistent ; la « règle d'or » (pas de financement d'infrastructure nouvelle par SNCF Réseau en cas de rentabilité financière insuffisante) a été immédiatement bafouée à propos du projet CDG Express, d'où la proposition de transformer la SNCF en société anonyme pour la mettre à l'abri. Et l'Etat continue à imposer à la SNCF des décisions contradictoires avec ses intérêts d'entreprise : Alain Vidalies a renforcé le règlement RH0077 qui fixe les conditions de travail des cheminots, ce qui bloque toute croissance de la productivité.

Et pendant ce temps-là, comme l'a montré l'association européenne Transport et Environnement, la pollution moyenne des voitures est 15 fois supérieure aux normes européennes...

SNCF : la casse !

Un vent destructeur semble souffler sur les services que la SNCF proposait jusqu'alors aux usagers. En quelques mois, nous avons connu la réduction de dessertes TGV, la liquidation d'une partie des TET, la fin des trains de nuit, la disparition des fiches horaires, de nouveaux ralentissements de trains, la fermeture de lignes transversales et celle de boutiques SNCF et de guichets en gare - la plus époustouflante, récemment annoncée, étant prévue à Saint-Pierre-des Corps, une gare d'importance nationale proche de Tours ! Et cette liste est loin d'être exhaustive.

Comment une entreprise ferroviaire - exemple unique en Europe - peut-elle liquider aussi massivement et systématiquement son cœur de métier ? Dès les débuts du chemin de fer, ce sont l'architecture soignée (voire luxueuse) des gares, la création de buffets, de salles d'attente confortables, de services de portage, de consignes, la présence d'employés jusque dans les petites gares rurales qui ont prévalu. Tout cela a plus ou moins disparu. Et l'on s'attaque maintenant aux fondamentaux : déshumanisation des gares devenues (au mieux) des salles d'automates sans personnel à qui s'adresser, raréfaction du personnel d'accompagnement, suppression de circulations et dérèglement des horaires à la moindre perturbation, incitation à utiliser les cars Ouibus... (et demain Bla Bla Car ?)

Est-ce la fin programmée d'un service public ? La méconnaissance incroyable des besoins de la « clientèle » qui s'est fortement diversifiée ? Le résultat de calculs financiers à courte vue ?

Toute cette évolution s'effectue en catimini, sans que le gouvernement intervienne ; au contraire ses décisions affaiblissent un peu plus encore la SNCF qui essaie de surnager en supprimant emplois et services aux usagers.

À vouloir trop compter sur les innovations technologiques, censées, nous dit-on, s'adapter à l'évolution de notre société, on perd le sens et le contenu du service dû aux voyageurs. Ceux que la SNCF appelle ses « clients » sont de plus en plus maltraités dans les gares alors que Voyages-sncf.com leur fait miroiter toute une série d'offres attentionnées (et payantes) sur Internet. Entre promesses et réalité, l'écart est peu à peu devenu abyssal.

Que le service ferroviaire reste demain assuré par la SNCF ou le soit par un opérateur privé, peu importe : l'essentiel est qu'il subsiste et redevienne adapté aux besoins bien identifiés des voyageurs, en un mot « humain ».

Jean-François Troin, responsable du réseau LGV-TGV de la FNAUT



Dialogue avec Philippe Richert et Robert Herrmann, animé par Pierre Maurer (de gauche à droite)

L'accueil de Roland Ries

Roland Ries, maire de Strasbourg, apprécie l'action de la FNAUT, qu'il définit comme un « partenaire critique des pouvoirs publics » qui s'efforce de promouvoir les transports publics et de renforcer ainsi le lien social.

Le maire rappelle que, depuis 25 ans, on est sorti, à Strasbourg comme auparavant à Nantes et Grenoble, du tout-automobile pour y mettre en place une politique globale et cohérente, évitant des investissements qui se neutraliseraient. On construit aujourd'hui une ligne de tramway interfrontalière vers Kehl, qui anticipe l'urbanisation et contribuera à la construction européenne. Mais chaque quartier réclame le tramway alors qu'il n'est pas une réponse universelle et qu'il faut « choisir le meilleur mode pour le meilleur service ».

Il faut passer de la gestion directe des flux à la gestion de leur génération en jouant sur le lien transport-urbanisme. Beaucoup reste à faire dans les première et deuxième couronnes, moins denses que le centre, où le transport collectif est moins pertinent. D'où l'importance de l'intermodalité et de la lutte contre la périurbanisation en utilisant mieux le foncier central disponible.

Roland Ries souligne l'urgence à agir sur le climat, un enjeu redoutable : Strasbourg vient d'adopter un plan climat, des mesures drastiques sont devenues indispensables.

Le débat avec Philippe Richert et Robert Herrmann

Philippe Richert signale que de nouveaux trains quotidiens ont été créés, mais que des surcharges subsistent vers Luxembourg et Strasbourg. Il manque à la Région 400 millions/an pour moderniser le réseau ferré, et le transfert des trains TET de la ligne 4 impliquera un déficit annuel de 30 millions à la charge de la Région (15 à 20 rames à 12 millions pièce seront financées par l'Etat).

Les cars Macron circulant sur des distances de moins de 100 km constituent un danger pour les lignes TER, directement concurrencées (et exploitées à un coût trop élevé par la SNCF). Malheureusement, le régulateur (ARAFER) refuse d'en tenir compte. Une ouverture du TER à la concurrence intramodale est devenue indispensable.

La gare de Vandières n'est plus à l'ordre du jour, la consultation organisée début 2015 a tranché le débat (la FNAUT conteste fortement cette position).

Selon **Robert Herrmann**, le réseau strasbourgeois fonctionne bien : la fréquentation est élevée (250 voyages par an et par habitant), la tarification sociale joue bien son rôle et a per-

mis de diminuer le taux de fraude, le réseau de tramway est bien maillé mais il est saturé, deux lignes sont en cours de prolongement. Mais son coût est trop lourd dans un contexte de raréfaction durable des moyens financiers publics.

L'agglomération strasbourgeoise dispose de 13 gares SNCF, il s'agit aujourd'hui de les valoriser, de mailler les réseaux SNCF et urbain en termes de lignes et de tarification (un abonnement unique vient d'être créé à la demande insistante d'ASTUS), de renforcer le logement social central pour limiter l'étalement urbain. Les voiries sont saturées, d'où le projet de Grand Contournement autoroutier Ouest (contesté par ASTUS et la FNAUT Alsace) : l'A35 deviendrait un boulevard urbain.

La politique européenne de mobilité

Thomas Avanzata a présenté l'UITP, une plateforme mondiale de défense des transports publics créée en 1885, qui rassemble des entreprises publiques et privées, des autorités organisatrices de transport et des constructeurs de matériel roulant. L'UITP fait du lobbying auprès de l'Union Européenne (Conseil, Commission et Parlement) mais le contexte est difficile malgré l'existence du Livre Blanc des Transports, publié en 2011, qui présentait des objectifs très ambitieux pour rendre les transports compétitifs et économes en émissions de gaz à effet de serre (des émissions réduites de 60 % en 2030 sans réduction de la mobilité).

Catherine Trautmann a confirmé que les projets de décarbonation des transports ne concernent que les avions, bateaux et véhicules routiers : l'approche est purement technologique et ignore le transfert modal.

Marc Debrincat a fait le point sur l'évolution des droits des voyageurs, qui concernent aujourd'hui tous les modes de transport, dans la législation européenne.

Anne-Marie Ghémard et Michel Quidort ont montré comment ils défendent les thèses de la FNAUT au sein de la Fédération Européenne des Voyageurs, dont les interventions concernent principalement la qualité des services ferroviaires internationaux.

La motion du congrès

De l'avis général des congressistes, le secteur des transports s'est profondément dégradé : le cri d'alarme lancé en 2014 par la FNAUT à Nantes lors de son précédent congrès n'a pas été entendu. La motion reprend les principales revendications de la FNAUT en matière de choix des nouvelles infrastructures de transport, d'exploitation du réseau ferré, de complémentarité des modes et de fiscalité écologique.

Les Tickets Verts et Rouges

Ticket Vert

Grenoble Alpes Métropole, pour l'instauration courageuse du 30 km/h dans 43 communes (sur 49) de l'agglomération grenobloise (450 000 habitants), dans le cadre de l'opération "Métropole Apaisée". Cette mesure était fortement soutenue par l'ADTC de Grenoble et Rue de l'Avenir (FNAUT Infos 241). La FNAUT salue plus particulièrement l'action de :

- Christophe Ferrari, président PS de Grenoble Alpes Métropole,
- Yann Mongaburu, vice-président EELV délégué Déplacements,
- Ludovic Bustos, vice-président PS délégué Espaces Publics et Voirie,
- Eric Piolle, maire EELV de Grenoble, ville-centre de la Métropole.

L'instauration du 30 km/h (le 50 km/h étant maintenu sur les grands axes) modifie peu à peu le comportement des automobilistes. C'est une mesure d'avenir qui fonctionne bien dans de nombreuses villes étrangères (FNAUT Infos 197 et 215), mais elle se développe trop lentement en France malgré ses avantages évidents pour la sécurité des piétons et cyclistes et la qualité de vie des habitants.

Coup de chapeau

Le Mans Métropole, intercommunalité présidée par Jean-Claude Boulard (PS), à qui la FNAUT a déjà attribué un Ticket Vert en 2004 pour le lancement d'une première ligne de tramway dans une agglomération de moins de 200 000 habitants (FNAUT Infos 130). Elle a poursuivi sa politique volontariste en créant une deuxième ligne de tramway ainsi qu'une ligne de BHNS (7 km) bien réalisée. Ces deux lignes sont aujourd'hui très fréquentées.

Tickets Rouges

Jean-Pierre Masseret, ancien président PS du Conseil régional de Lorraine, a fait échouer, par son comportement irresponsable, le projet de gare TGV-TER de Vandières alors qu'il avait promis sa réalisation à maintes reprises et avait en mains tous les moyens nécessaires pour le faire aboutir.

Ce Ticket est accompagné d'un blâme pour l'organisation d'une consultation bidon de la population, puis le refus d'organiser un vote du Conseil régional, exigé par la loi, suite au résultat de la consultation. Il est attribué aussi aux membres de la majorité de M. Masseret (écologistes exceptés) qui, par intérêt électoraliste, ont accepté passivement ce comportement incompréhensible (FNAUT Infos 234, 238, 241).

La FNAUT regrette que le projet de Vandières n'ait pas été repris par Philippe Richert, président du Conseil régional Grand Est.

Hubert Falco, maire LR de Toulon déjà épinglé par la FNAUT en 2008. Cet élu immobiliste persiste dans son hostilité obstinée et irrationnelle à un projet de tramway pourtant très bien adapté à la desserte de l'axe est-ouest de l'agglomération toulonnaise et défendu de longue date par l'association Toulon Var Déplacements et le Collectif tramway de Toulon. Contre tout bon sens, et alors que les embouteillages s'aggravent, il impose aujourd'hui un BHNS de capacité très insuffisante (FNAUT Infos 241, 245). Pourtant, le BHNS de Metz (une agglomération deux fois moins peuplée que celle de Toulon), qu'il cite en exemple, est déjà saturé aux heures de pointe.

La ville de Toulon avait été citée lors du concours tramway lancé en 1975 par Marcel Cavaillé, un secrétaire d'État aux Transports clairvoyant : elle est aujourd'hui la seule, parmi les 8 grandes villes sollicitées, à n'avoir aucun TCSP...

Philippe Saurel, maire DVG de Montpellier et président de Montpellier Métropole. Il a soutenu le doublement de l'A9 au droit de Montpellier, en cours d'achèvement, et exige encore de nombreux investissements routiers surdimensionnés : le contournement ouest de Montpellier (A750 Juvignac - Saint-Jean-de-Védas), le contournement est (Castelnau-A9), la déviation de l'ex-RN 113 à Baillargues, la LICOM (liaison intercommunale de l'ouest de Montpellier), le LIEN (liaison intercantonale d'évitement nord). Tous ces contournements ne feront qu'induire un trafic nouveau et favoriseront l'étalement urbain, comme on l'a constaté dans bien d'autres agglomérations.

Par ailleurs, Philippe Saurel soutient activement le projet de gare TGV excentrée de La Mogère, positionnée stupidement à plusieurs km de la gare centrale de Montpellier - Saint-Roch desservie par les TER et les transports de proximité, ce qui allongera considérablement la durée des trajets des voyageurs en correspondance quand elle sera desservie par la SNCF (qui n'y a aucun intérêt commercial avant l'ouverture de la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan) (FNAUT Infos 231).

La FNAUT regrette enfin que Philippe Saurel ait reporté la réalisation de la ligne 5 de tramway de Montpellier malgré sa fréquentation prévue de près de 60 000 voyageurs/jour et son rôle potentiellement important dans la structuration de l'urbanisation en cours.

Chambéry Métropole et la Communauté d'Agglomération du Lac du Bourget (Grand Lac). Jusqu'à une date récente, ces deux intercommunalités adjacentes, présidées respectivement par

Xavier Dullin (LR) et Dominique Dord (LR), s'accordaient pour que les lignes de bus de Chambéry desservent les communes limitrophes situées sur l'agglomération d'Aix-les-Bains.

Très récemment, elles ont cessé stupidement de coordonner leurs réseaux de transports urbains, et ont rétabli des correspondances à la frontière de leurs territoires. Ainsi, une ligne du réseau de Chambéry traversait la zone d'activités de Technolac et avait son terminus au Bourget-du-Lac, sur l'agglomération d'Aix-les-Bains. Désormais, cette ligne (chrono A) s'arrête au centre de Technolac, à la frontière des deux agglomérations ; les bus d'Aix-les-Bains passent au même arrêt mais avec une fréquence plus de deux fois inférieure, et il faut racheter un ticket pour les utiliser ! A son extrémité nord, la ligne desservait une zone commerciale située sur le territoire d'Aix-les-Bains : désormais, elle s'arrête 600 m plus au sud, sur le territoire de l'agglomération de Chambéry.

Les bus ne pénètrent plus dans le centre de Chambéry : les usagers en correspondance doivent parcourir plusieurs centaines de mètres à pied et traverser des avenues dangereuses. Quant à l'offre de transport de Grand Lac, elle a chuté de 18 % depuis les élections municipales de 2014.

Ils l'ont échappé belle

Les candidats à un Ticket Rouge proposés par les congressistes étaient nombreux. Citons-en deux exemples.

Jean-Paul Huchon, ancien président PS du Conseil régional d'Ile-de-France, a, sous la pression des écologistes EELV, sans consulter les régions voisines et avec la complicité de Manuel Valls, instauré le tarif unique du Pass Navigo sans se préoccuper de son financement. Cette mesure électoraliste, qui était contestée par l'AUT Ile-de-France (FNAUT Infos 248), crée aujourd'hui de graves difficultés budgétaires. Elle contribuera à terme à un allongement bien peu écologique des distances parcourues quotidiennement par les Franciliens.

Cécile Helle, maire PS d'Avignon, s'était opposée au projet tramway de l'agglomération d'Avignon. Finalement le projet initial a été adopté par le Grand Avignon, présidé par Jean Marc Roubaud (LR), il sera réalisé en plusieurs phases. Les travaux de la première phase sont lancés. A noter que les entreprises locales, clairvoyantes, ont toujours soutenu le projet, dont la réalisation renforcera l'attractivité économique de l'agglomération et la qualité de vie des habitants.

Comment faire fuir la clientèle ferroviaire

Citons quelques mesures efficaces pour faire fuir la clientèle du train.

- **L'augmentation des temps de parcours**, par exemple sur Clermont – Saint-Etienne, de 1 h 53 min (au service d'hiver 2004-2005) à 2 h 38 min au service du printemps 2016.

- **Des horaires dissuasifs**. Lors des derniers services, il n'y avait plus qu'un aller-retour entre Clermont et Le Mont-Dore. Le train partait de Clermont à 13h08, arrivait au Mont-Dore à 14h37 pour en repartir guère plus d'une heure plus tard (15h41) !

- **L'occultation de l'itinéraire direct** au profit d'un itinéraire détourné impliquant l'utilisation de TGV. Aussi bien aux guichets que sur le site internet, la relation Clermont-Nîmes est systématiquement conseillée via Lyon et les TGV de la vallée du Rhône plutôt que par le Cévenol qui, lui, assure une relation directe.

- **L'instauration d'une ou plusieurs correspondance(s)** venant détériorer une relation antérieurement directe. C'est le cas des relations entre d'une part Paris et d'autre part Marseille, Béziers, Aurillac, Le Mont-Dore. Dans le cas de Paris-Marseille, une correspondance supplémentaire a été instaurée par limitation du Cévenol à Nîmes.

- **Les transferts sur route des relations ferrées**. Sur Clermont – Le Mont-Dore, on est passé de 3 AR en train encore au service d'hiver 2011-2012 à un seul en décembre 2014, puis à zéro en novembre 2015 ; sur Clermont – Saint-Etienne on est passé de 5 AR en train, peu avant la récente fermeture, à un seul.

Pour ce qui est des coûts d'exploitation, plusieurs Régions ont demandé un audit du devis présenté par la SNCF pour faire circuler leurs TER. Par exemple, pour la Région Lorraine, un audit a montré qu'en 2013, sur un devis de 170 millions d'euros, 25 étaient inexplicables par la SNCF.

Pour ce qui est du montant des travaux d'infrastructure, depuis 1997, théoriquement ils ne relèvent plus de la SNCF mais de RFF devenu, depuis 2014, SNCF Réseau. Mais en réalité, c'est bien la SNCF devenue ensuite SNCF Mobilité qui, en tant que Gestionnaire d'Infrastructure Délégué, assure la maîtrise d'œuvre et en profite pour surévaluer le coût des travaux de manière à dissuader les élus de les financer et, pour ceux qui sont décidés, pour majorer les devis des entreprises, officiellement pour couvrir les frais d'étude, assurer la sécurité des chantiers...

Philippe Valériano, président,
et Pierre Pommarel, porte-parole,
Ass. des Usagers des Transports d'Auvergne

Forum

Cars Macron

J'ai discuté récemment avec le conducteur d'un Megabus qui assurait la liaison Lyon Part Dieu - Paris, un Anglais fort sympathique, mais qui ne parlait pas français. Quid en cas de problème avec un voyageur, voire en cas d'accident ? La FNAUT et les opérateurs français devraient exiger que l'Etat impose, pour des lignes intérieures françaises, que le conducteur d'un « car Macron » ait un niveau minimum de français lui permettant de dialoguer sur l'essentiel avec ses passagers et les services de secours.

Pierre Debano, 51 Epernay

Augmenter les tarifs urbains ?

Nos stratèges économistes affirment qu'il faut augmenter les prix des transports publics en France parce qu'ils sont beaucoup moins élevés qu'à l'étranger, mais ils oublient de comparer la qualité des offres, et de tenir compte de l'ensemble des tarifs (à l'unité, abonnements, familiaux) et des différences de pouvoir d'achat d'une ville à l'autre (une vendeuse à Genève n'a pas le même salaire qu'à Paris). Même la Cour des Comptes, qui devrait pourtant être rigoureuse, n'échappe pas à cette critique. Mon article de la revue *Le Rail* (novembre 2014) montre que les tarifs parisiens ne sont pas inférieurs, mais plutôt supérieurs, à ceux de Bruxelles, Genève, Berlin, villes citées par la Cour.

Un nouvel exemple : à Vienne, il en coûte 1 seul euro par jour pour utiliser à son gré tous les transports publics dans la zone 100 (en gros, un cercle de 6 km de rayon soit l'équivalent de Paris à l'intérieur du périphérique). Le dézonage récent du Passe Navigo ne change pas grand chose pour celui qui se déplace dans Paris intramuros.

Pierre Debano, 51 Epernay

Rappel de la position de la FNAUT

Dans de nombreuses villes, le prix des transports urbains n'a pas suivi l'inflation depuis dix ans. D'autre part, le coût de l'abonnement domicile-travail est dorénavant pris en charge à 50 % par l'employeur. Une hausse des tarifs urbains peut donc être envisagée, mais avec prudence. Elle doit être accompagnée par la mise en place d'une tarification solidaire (au quotient familial), liée à une amélioration significative de la productivité et de la qualité de l'offre (vitesse commerciale, fréquences) et complétée par une contribution des automobilistes (péage urbain). Le tarif moyen doit aussi être comparé au coût marginal d'utilisation de la voiture en milieu urbain, qui a baissé depuis 2014 suite à l'effondrement du prix du pétrole.

Piège tarifaire sur le TERGV

Le TERGV Lille-Calais/Arras est le seul exemple que nous connaissions où un « supplément Grande Vitesse » est imposé en plus de l'achat du billet lui-même. Quand on achète le billet sur internet, ce n'est pas précisé, la somme à payer n'inclut pas ce supplément. On monte donc dans le train en pensant être en règle. Et lors du contrôle on se retrouve avec une amende (exemple de litige reçu par l'UVN) : alors que le supplément TERGV est de 3 euros par jour, le contrôleur en réclame 10 et une amende de 80 euros. Est-ce ainsi que la SNCF veut nous faire préférer le train ?

Vu le niveau du « crime » commis par le voyageur de bonne foi, le contrôleur aurait pu se contenter de percevoir le supplément TERGV à bord sans multiplier son montant par... 26.

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

Des trains pendulaires pour le Massif central

Sur les lignes sinueuses du Massif central (Tulle-Clermont, Brive-Aurillac, Brive-Rodez,...), il est très difficile d'augmenter la vitesse des trains classiques, mis à part le renouvellement des voies pour retrouver les vitesses d'origine et l'augmentation des vitesses de traversées de certaines gares, voire des suppressions d'arrêts obligatoires.

Des trains automoteurs pendulaires permettraient des gains de temps, certes pas faramineux, mais intéressants. D'autres lignes se trouvent dans ce cas : Clermont-Dijon par Moulins et Montchanin, les lignes des Cévennes et des Causses, Clermont - Saint-Etienne par Thiers et même Toulouse-Lyon par Mende. Sur Lyon-Clermont par Roanne, seul un train pendulaire permettrait, sans travaux de correction de tracé, de gagner les 15 minutes permettant d'atteindre le cap des deux heures.

Jacques Ottaviani, président, association pour la promotion de Nantes-Bordeaux

Vocabulaire mal choisi

Les techniciens et élus qui font une distinction un peu condescendante entre les « modes actifs » (marche, vélo, trottinette) et les transports collectifs n'ont sans doute jamais utilisé ces derniers. Sinon ils auraient vite constaté qu'il faut marcher de son domicile à la station de bus ou de RER la plus proche, qui en est souvent assez éloignée, puis de la station d'arrivée à sa destination finale. En cas - fréquent - de correspondance, il faut aussi monter et descendre des escaliers et marcher dans les couloirs des gares ou du métro. Bref, l'usager du transport collectif est loin de se laisser transporter passivement : le transport collectif est, lui aussi, un « mode actif ».

Jean Sivardière, vice-président FNAUT

Sécurité routière : permis à points

+ 10 points au sénateur de l'Hérault **Jean-Pierre Grand**. Il a proposé avec lucidité l'interdiction totale des avertisseurs de radars, quelle qu'en soit la technique, afin de restaurer l'efficacité des contrôles automatiques de la vitesse automobile sur route. Cette mesure était réclamée par la FNAUT (<http://www.fnaut.fr/images/docs/communiqués/160825lsrf.pdf>).

Selon **Anne Lavaud**, déléguée générale de la Prévention Routière, « les avertisseurs sont responsables d'une grande partie de la hausse de la mortalité routière observée depuis le début 2014 ».

- 10 points à **Jean-Baptiste Iosca**, avocat spécialiste du droit de la route. En bon représentant du lobby automobile, il s'oppose à la proposition courageuse du sénateur Jean-Pierre Grand, qu'il qualifie stupidement de « délirante, ridicule et liberticide : elle provoquera une bronche chez les vrais automobilistes » (qu'est-ce qu'un vrai automobiliste ? sans doute un automobiliste qui veut foncer sans se préoccuper des autres). « Il faut laisser les Français libres de rouler si on veut qu'ils conduisent bien ; la répression a fait son temps, il faut expliquer ce qui est dangereux et ce qui ne l'est pas » : c'est, en gros, ce que fait l'actuel gouvernement, on voit le résultat...

Jean-Baptiste Iosca approuve au contraire le sénateur LR Alain Fouché, qui propose de ne plus retirer de points pour les petits excès de vitesse, de moins de 20 km/h (FNAUT Infos 215), « mais de se contenter d'envoyer une lettre à l'automobiliste, qui se dira : Ôuf, j'ai eu chaud, et fera ensuite plus attention. Il faut au contraire signaler tous les contrôles de police, les conducteurs seront ainsi prévenus des zones dangereuses ». Le danger, c'est le gendarme ?

BIEN DIT

• **Claude Got**, accidentologue : « les progrès en sécurité routière sont assurés par des mesures pertinentes mais conflictuelles, exigeant des compétences et du courage. Le gouvernement a choisi l'exploitation des sentiments avec un spot télévisé montrant les dommages provoqués par les accidents, et l'attribution aux usagers du relâchement du respect des règles. Mais c'est l'Etat qui doit assurer le respect des règles. Imagine-t-on un ministre des Finances pleurant sur le déficit budgétaire au lieu de multiplier les contrôles fiscaux ? Un Chef de l'Etat qui affirme que la sécurité routière est une exigence alors qu'il n'a rien fait pour elle depuis 2012 est en décalage complet avec l'exigence de sincérité des citoyens ».

Heure d'été double : une conséquence inattendue

Le bilan énergétique de l'instauration de l'heure d'été double en France est négatif. Diverses surconsommations sont mieux évaluées aujourd'hui (chauffage matinal, climatisation des bâtiments et des véhicules,...). Dans le même temps, l'utilisation croissante des lampes à consommation 5 fois plus faible que celle des lampes incandescentes classiques réduit à peu de choses l'économie d'une heure d'éclairage évitée en soirée (FNAUT Infos 241). L'Université Libre de Bruxelles a montré qu'en été, le trafic automobile et le niveau des polluants secondaires (ozone) s'accroissent avec l'heure d'été.

Par ailleurs, les transports aériens sont gênés le matin par l'obscurité et les brouillards, comme l'a dénoncé l'Innerministerium allemand. Météo-France-Lille a confirmé que les brouillards épais perturbent les pics matinaux de la circulation routière au début et à la fin de la période été. L'heure d'été a aussi une influence négative sur la sécurité routière (FNAUT Infos 215 et 221).

Une enquête réalisée récemment par l'Association française contre l'heure d'été double (ACHED) a confirmé un autre effet pervers, plus inattendu, de l'instauration de l'heure d'été double.

La durée des déplacements domicile-travail/études en transport public ou à vélo

est généralement plus longue que celle des mêmes déplacements effectués en voiture. Or l'adoption de l'heure d'été double implique pour la plupart des gens un endormissement et par suite un réveil matinal plus difficiles que si l'heure d'hiver (déjà en avance d'une heure par rapport à l'heure solaire moyenne du méridien de Greenwich) était en vigueur toute l'année. De plus, les matinées sont plus fraîches.

Il en résulte une plus forte utilisation de la voiture, en particulier pour l'accompagnement des enfants à l'école, et donc une surconsommation d'énergie fossile. Ce nouvel argument, défavorable au maintien de l'heure d'été double, a été présenté au directeur de cabinet de Mme Violeta Bulc, commissaire européenne aux transports et au tourisme, qui en a compris la portée.

Deux rapports sur l'heure d'été ont été commandés par Ségolène Royal au printemps 2015. Mais la ministre refuse d'en communiquer les conclusions, on se demande bien pourquoi. Il semble cependant que l'ADEME ait fait une nouvelle évaluation moins exagérée qu'auparavant des « économies d'énergie » attribuées à l'heure d'été.

Eléonore Gabarain, présidente de l'ACHED
www.heure-ete.net et reformonsleuregale.fr

Tout pour la route !

C'est une vision archaïque qui a été proposée par Bruno Le Maire, candidat LR à la primaire de la droite. Sa contribution est un morceau d'anthologie (pas un mot sur les transports chez les autres candidats).

BLM déplore la faiblesse des crédits prévus lors du Grenelle de l'Environnement pour les routes, « pourtant les plus créateurs de valeur socio-économique ». « Alors que les déplacements se font à plus de 87 % par la route, celle-ci est le mode mal aimé depuis 10 ans : le développement de nouvelles autoroutes a été réduit de 2/3, le développement et la modernisation des routes existantes d'un tiers. Au total, les dotations pour les infrastructures routières ont été divisées par 2 ».

« Il faut réhabiliter la route et reconnaître son rôle essentiel tant pour améliorer la mobilité des Français que pour enrayer le sentiment d'abandon perçu par nombre de nos concitoyens ».

Selon BLM, le réseau ferré est surdimensionné : « les 3/4 du trafic ferroviaire se concentrent sur 1/3 des voies, et 1/3 du trafic en gare se concentre sur 1 % des gares. 13 500 km de lignes accueillent moins de 6 % du trafic. Les petites lignes représentent, et de loin, le plus grand réseau à faible trafic d'Europe ; 10 000 km de voies portent un trafic de moins de 10 trains par jour. On peut donc s'interroger sur la pertinence du maintien d'un trafic très faible sur un système conçu pour le transport de masse, alors que l'exploitation d'un car est bien moins coûteuse, voire plus écologique, que celle d'un train » (c'est la seule citation du mot écologie).

« L'Etat doit assumer une approche pragmatique en réhabilitant la route, financer des projets favorisant le quotidien des Français. Le « report modal » ne doit pas être un alibi à la poursuite de projets pharaoniques (mais il faut faire NDDL). Il faut donc réhabiliter la route, concentrer les choix ferroviaires sur les liaisons TGV de moins de 3h entre métropoles, adapter la taille du réseau ferré dont les coûts ne sont plus justifiés par le service rendu et les caractéristiques des territoires, et remplacer les dessertes actuelles par des autocars à haut niveau de service. Les petites lignes pourraient être transférées (sans contrepartie financière) aux Régions qui voudraient les maintenir en activité ».

« Une nouvelle politique réhabilitant la route permettra de « retrouver un esprit de conquête » et « à chaque Français de trouver sa place » et non de poursuivre des objectifs idéologiques déconnectés des réalités ». BLM, « l'homme de renouveau », veut nous ramener au 18^e siècle...

Jean Sivardière

BIEN DIT

● **Sofiane Rachedi**, promoteur de la liaison ferrée Chine-Pologne-Thionville : « Il s'agit autant de faire de l'export que de l'import. Il y a un vrai marché, notamment dans l'agro-alimentaire car les Chinois raffolent de nos produits. Le bateau est trop lent, l'avion trop cher : la bonne solution, c'est le train ».

● **Armand Toubol**, vice-président de l'association internationale New Opera pour la promotion du fret ferroviaire : « les lignes capillaires déclassées et transférées peuvent intéresser des groupes d'industriels ; le coût des travaux pourrait alors être divisé par 3 au moins ».

● **Nicolas Jachiet**, président de Fer de France : « dans les villes, le transport ferroviaire n'émet pas plus de 4g eq CO₂ par passager x km, alors qu'une voiture en émet en moyenne 160 ».

● **Moez Mokadem**, PDG de la société responsable du futur RER du Grand Tunis : « un train transportant 2 500 personnes pourra remplacer 50 bus et 1700 voitures privées ».

● **Le dernier signataire de la pétition de la FNAUT « Sauvons nos trains »** : « A l'heure du numérique, les déplacements doivent être facilités pour que plus de gens puissent vivre en province en pratiquant le télétravail. Le rail, c'est la modernité pour l'environnement et l'économie. C'est la vie des régions ! »

● **Un internaute à propos de NDDL** : « pourquoi seuls les locaux ont-ils eu le droit de s'exprimer sur le bétonnage de terres agricoles et de milieux naturels de plus en plus rares, l'utilisation de l'argent public, la contribution du transport aérien à l'effet de serre ? »

● **Guillaume Goubert**, directeur de la rédaction de La Croix : « il est assez exaspérant de voir couler des larmes de crocodile sur notre industrie ferroviaire alors que la politique des transports encourage massivement l'automobile, l'autocar et le camion ».

● **François de Rugy**, député écologiste de Nantes : « c'est assez énervant de voir tous ces élus qui ne veulent investir que dans les routes et qui gesticulent quand Alstom ferme une usine ».

● **Elisabeth Gouernal**, Institut d'aménagement et d'urbanisme de Paris : « les jeunes passent moins le permis de conduire qu'avant, et pas seulement pour des raisons de coût ; la voiture n'a pas pour eux la même charge symbolique que pour leurs aînés ».

● **Nicolas Bonnet**, président du groupe PCF à la mairie de Paris, tient des propos de bon sens, ignorés de la Ville de Paris : « la petite ceinture est un atout essentiel pour développer le fret ferroviaire dans la capitale. Sacrifier une infrastructure ferroviaire en site propre est un non-sens l'année de la COP 21 ».

En bref

La voiture moins attirante

Sept millions de voitures, neuves ou d'occasion, ont été vendues en France en 2013. Mais le parc automobile stagne, le kilométrage annuel diminue depuis 15 ans, on délivre 30 % de permis de conduire de moins qu'en 1980 et ce sont surtout les plus de 50 ans qui achètent un véhicule neuf. 40 % des moins de 30 ans n'ont pas de voiture personnelle. Selon Blablacar, l'âge moyen des covoitureurs est de 33 ans. Explication : baisse du pouvoir d'achat, chômage, mais pas seulement. Selon Nicolas Louvet, directeur du cabinet 6T, la voiture n'est plus un « déclencheur d'émancipation » des jeunes.

Sérénité

Selon l'université britannique d'East Anglia, la marche, le vélo, le bus ou le train : tout est bon plutôt que la voiture pour aller au travail, car les automobilistes présentent le plus mauvais indice de bien-être (sérénité, sommeil de qualité).

Pics de pollution

Limiter le nombre des pics de pollution pour pouvoir dire que tout va bien, c'est facile : il suffit de relever les seuils d'alerte. Dans un rapport de janvier 2016, la Cour des Comptes signale que les seuils adoptés en France pour l'ozone, les particules fines et le soufre sont supérieurs aux normes préconisées par l'Organisation Mondiale de la Santé.

Lynx menacé

Félin le plus menacé du monde, le lynx ibérique regagne du terrain en Espagne après avoir frôlé la disparition (moins de 100 animaux). Mais les voitures sont devenues la plus grande menace pesant sur l'espèce, selon le WWF. Le nombre de lynx écrasés est passé de 2 en 2008 à 22 en 2014. Depuis 2002, 73 lynx sont morts sur les routes. « C'est révoltant, le problème pourrait facilement être réglé en débroussaillant les bas-côtés et en sécurisant des passages naturels pour permettre la traversée des routes ». Coût : six millions d'euros (Goodplanet).

Lutte contre le bruit

Venise reçoit 27 millions de touristes par an, c'est le record du monde. Sa municipalité veut interdire tous les bagages à roulettes en plastique, car les habitants sont exaspérés par le bruit des roulettes sur les pavés à toute heure du jour et de la nuit. Seules les roues en caoutchouc ou gonflées avec de l'air ou des liquides seront admises dans le centre et dans les îles de la lagune. Les contrevenants risqueront entre 100 et 500 euros d'amende. La mesure entrera en vigueur prochainement, mais une dérogation est prévue pour les Vénitiens.

Hyper Bêtisier

● **Patrick Weiten**, président LR du conseil départemental et député de la Moselle, opposant acharné à la gare TGV/TER de Vandières : « je continuerai à me battre jusqu'à la dernière goutte de mon sang pour la gare TGV de Louvigny, sans laquelle la Moselle serait rayée de la carte de la grande vitesse en Europe ».

● **Mireille d'Ornano**, conseillère municipale FN de Grenoble : « le dernier kilomètre à faire à vélo pour livrer des marchandises en ville est une mesure anti-sociale. Je vous laisse imaginer les revendications syndicales des pauvres sherpas qui devront transpirer sous le soleil et grelotter sous la pluie pour acheminer leur colis afin de satisfaire aux exigences des écologistes ». Et diminuer la pollution, c'est anti-social ?



Bagagiste endormi

Un bagagiste s'est endormi et a été enfermé par erreur dans la soute d'un avion d'Alaska Airlines. Juste après le décollage, le commandant de bord a entendu des coups venant du dessous de l'avion. Il a immédiatement fait demi-tour, demandant à faire un atterrissage prioritaire d'urgence. Après l'atterrissage, le bagagiste a été découvert dans la soute, qui était pressurisée et où la température était contrôlée.

Un exploitant ferroviaire au service de la clientèle

Une lycéenne habitant près de la gare de Kami-Shirataki, perdue dans la campagne de l'île de Hokkaido au Japon, utilise le train chaque jour pour se rendre au lycée. Le matin, elle prend le train à 7h et, le soir, elle rentre à 17h. Elle est la seule utilisatrice de la gare, qui est maintenue en activité par la Japan Railways depuis trois ans.

La compagnie a ajusté les horaires des deux trains aux besoins de la lycéenne et s'est engagée à ouvrir la gare jusqu'à ce que la jeune fille ait terminé ses études. Une excellente publicité pour la compagnie, dont l'attitude est plébiscitée par la population locale. On n'en demande pas tant à la SNCF...

Chambéry : un débat escamoté

L'ADTC Savoie réclame une vraie concertation, attendue par les usagers des transports et portant non seulement sur la refonte du réseau, mais sur l'ensemble du plan de déplacements urbains. La concertation n'est pas qu'une exigence démocratique, elle permet également d'améliorer les projets suite aux réactions des habitants. Qui peut se prévaloir d'avoir raison tout seul ?

Aucune des options choisie pour la réorganisation du réseau chambérien (STAC) n'a fait l'objet d'études comparatives et d'une justification. Quelle est la pertinence de l'abandon du centre d'échange unique de bus ? Quels sont les avantages et inconvénients des différents choix possibles : un grand centre d'échange, un centre d'échange plus petit et des points de correspondance dispersés autour de l'hyper-centre ? Quelles solutions alternatives pour les usagers des quartiers qui ne seront plus desservis par le nouveau réseau ? Quelle est la pertinence du passage des bus avenue de la Boisse et place de la Gare plutôt

que le long de la Leysse ? Pourquoi les bus STAC ne circuleront-ils plus sur le territoire de l'agglomération d'Aix-les-Bains ?

L'ADTC Savoie, qui approuve le principe des lignes chrono, exprime cependant des réserves sur leur fonctionnement : le passage par des zones à forte circulation (avenue des Ducs, avenue de Lyon) sans voie réservée laisse présager une vitesse faible et irrégulière ; l'offre du soir, limitée à 21h30 sur 3 des 4 lignes chrono, ne répond pas aux besoins de la vie quotidienne ; l'offre du dimanche, calquée sur celle de la semaine, desservira des zones d'activité désertées, tout en passant à l'écart de quartiers peuplés ; les derniers départs seront fixés bien trop tôt pour permettre aux étudiants de rejoindre leurs résidences ; les horaires non cadencés ne permettent pas une mémorisation des horaires par le public ; il en est de même pour les horaires différents le samedi et pendant les petites vacances scolaires ; le renforcement de la fréquence en heure de pointe est insuffisant.

La Réunion : la Nouvelle Route du Littoral (NRL)

Le Groupement citoyen Alternative Transport Réunion (ATR-FNAUT) dénonce à nouveau la réalisation en cours de la Nouvelle Route du Littoral, un projet routier monstrueux (FNAUT Infos 190, 207, 220, 228) : c'est l'autoroute la plus chère du monde (133 millions/km, 6 fois plus qu'une autoroute de montagne en métropole).

Malgré les promesses, ce fameux « grand chantier réunionnais » profite à 98 % aux majors européens du BTP (en particulier Bouygues, Vinci et leurs filiales GTOI et SBTPC), qui créent ici peu d'emploi : 32% du chiffre d'affaires du BTP pour 6% seulement des emplois. Avec 16 emplois créés par million investi contre 2,3 emplois, le BTP traditionnel fait mieux que la NRL.

Les embouteillages ne seront pas supprimés à Saint-Denis tant que les entrées Est et Nord ne seront pas plus nombreuses et que le boulevard sud ne sera pas réaménagé pour le transit rapide. Mais la commune de Saint-Denis ne pourra pas étaler plus longtemps ses remboursements d'emprunt pour préserver sa capacité d'investissement.

Les mesures écologiques compensatoires ont une efficacité déjà discutée. Le bruit du chantier se mêle au bruit de fond permanent sous l'océan, les mammifères marins désertent nos côtes. Les rideaux géotextiles seraient dits efficaces, mais les coraux sont écri-

sés et s'ensavent... L'exploitation tous azimuts des ressources en eau pose problème à Saint-Paul et dans la nappe au Port.

Le Schéma Départemental des Carrières (SDC) de 2010 n'a finalement pas suffi à satisfaire les besoins de la NRL en enrochements. Quatre carrières supplémentaires ont été ajoutées au SDC en 2014 par le Préfet pour fournir 3,4 fois plus de matériaux.

On sacrifie ainsi des terres et des ressources agricoles, sans oublier les familles qui en vivent, au profit de méga-carrières et de zones d'extraction et de transit. Les riverains respirent les poussières et subissent les rotations des camions. L'épierrement excessif des champs et l'exploitation incontrôlée des andains accentuera le risque d'érosion.

La transformation des excavations en futurs sites d'enfouissement des déchets se fera au détriment d'une politique de tri, les risques sanitaires et environnementaux sont minimisés.

Enfin le délai de réalisation des travaux ne sera pas respecté : promesse pour 2020, l'ouverture de la NRL est reportée au-delà de 2022. La presse nous apprend que, de l'aveu même des entreprises en charge des digues, les procédures d'ouvertures des carrières reportent le chantier d'au moins un an, au point que les syndicats s'alarment des licenciements qui ont commencé !

Tout pour la voiture

François Hollande, s'exprimant sur Radio Classique à l'occasion du Mondial de l'automobile en octobre dernier, s'est félicité de l'intérêt porté par les Français à l'automobile.

Ségolène Royal, qui a passé deux heures au Mondial, a déclaré : « la voiture électrique, la voiture à hydrogène, ça doit être une priorité ». Elle a lancé l'objectif d'un million de bornes pour les véhicules électriques en 3 ans (contre 13 000 seulement aujourd'hui) dont 900 000 chez des particuliers (qui recevront de l'Etat une subvention moyenne de 200 euros), mais a oublié de préciser le coût total pour l'Etat de ce programme ambitieux mais contestable. Elle a aussi annoncé la création d'un bonus de 1 000 euros pour les deux-roues électriques et la prolongation, en 2017, du « superbonus » de 10 000 euros pour l'achat d'une voiture électrique contre la mise à la casse d'un diesel de plus de dix ans.

Confusions

Karine Berger, députée PS des Hautes-Alpes et secrétaire nationale du PS à l'économie : « le projet de la droite de privatiser le ferroviaire n'est que le début de sa volonté de faire disparaître l'ensemble des services publics et la notion même d'égalité des territoires et des habitants ». Malgré ses diplômes (X, ENSAE, Sciences Po, DESS de droit public), elle confond encore service public et entreprise publique, délégation de service public (DSP) et privatisation. Les transports urbains sont opérés le plus souvent par des entreprises privées dans le cadre de DSP : n'assurent-elles pas un service public ? La DSP n'est ni de droite ni de gauche.

Le plan Juncker

Le Réseau Action Climat et d'autres ONG dénoncent les décisions du Fonds européen pour les investissements stratégiques : « 68 % des financements européens dans les infrastructures de transport bénéficient encore à des infrastructures routières et aéroportuaires. Le plan Juncker devrait être utilisé pour l'action climatique, non pour une détérioration climatique ».

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°250
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>