

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

Infrastructures de transport : des choix rationnels sont indispensables

Une ambition légitime

Le Commissariat général à l'environnement et au développement durable (CGEDD) a publié récemment des projections de la demande de transport de voyageurs et de marchandises aux horizons 2030 et 2050. Ces projections confirment la pertinence des propositions ambitieuses de la FNAUT en matière de transport public urbain et ferroviaire.

S'agissant de la longue distance (plus de 100 km), le CGEDD prévoit que le trafic voyageurs va croître de 1,2% par an entre 2012 et 2030 puis de 1,1% par an entre 2030 et 2050 en raison de l'augmentation générale de la population et de la progression des salaires.

Cette hausse du trafic devrait profiter au train qui verrait sa part modale passer de 20,6% en 2012 à 22,4% en 2030 et 25,7% en 2050, avec une forte croissance du nombre de voyageurs-kilomètres (66 milliards en 2012 ; 126 en 2050, ou seulement 112 si on prend en compte le développement du covoiturage et de l'offre d'autocars Macron). Selon le CGEDD, le train profiterait en particulier de la mise en service des nouvelles LGV.

Sur la courte distance, le CGEDD prévoit une reprise de la demande de mobilité après des années de crise financière et économique : le trafic des personnes augmenterait de 29% entre 2012 et 2050, avec une hausse de 49% pour les transports collectifs et de 27% pour les voitures particulières.

Si l'on prend en compte les mesures supplémentaires envisagées pour optimiser l'occupation de l'espace urbain et donc réduire la demande de transport, et si on développe la part modale du vélo, le nombre de véhicules électriques et le covoiturage, la demande de transport collectif n'augmenterait plus que de 16% d'ici 2050.

Il faut donc manifestement sortir du bricolage actuel dont la seule ambition est de ne fâcher personne, ni les automobilistes, ni les transporteurs routiers, ni les bonnets rouges, ni le patron d'Air France, ni les syndicats cheminots, ni... Faute de quoi le trafic routier augmentera de 15% d'ici 2030 et entre 20 et 34% à l'horizon 2050 selon les hypothèses faites sur le niveau de la reprise économique, le prix du pétrole et le plus ou moins grand volontarisme de la politique des transports.

Bruno Gazeau



Quai de Seine à Paris

Les choix en matière de grandes infrastructures de transport sont décisifs car ils orientent durablement les comportements des usagers, voyageurs ou chargeurs. Mais ils sont trop souvent faits de manière irrationnelle. Bien conçues, les nouvelles infrastructures peuvent induire des transferts modaux bénéfiques à la collectivité ; mal conçues, elles peuvent au contraire déboucher sur des atteintes inutiles à l'environnement et sur des gaspillages financiers regrettables. Nous discutons ici quelques exemples de projets : les rocades urbaines, la troisième ligne de métro de Toulouse, l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes, le Lyon-Turin, les gares TGV, le canal Seine-Nord. La FNAUT se prononce sur ces projets au cas par cas, sans a priori technique ou idéologique.

On reproche parfois à la FNAUT de trop s'intéresser aux grands projets d'infrastructures de transport. Ce reproche n'est pas justifié.

D'une part, on vérifie que la mise en service de grandes infrastructures, quel que soit le mode de transport concerné, provoque des chocs psychologiques et influence profondément et durablement les comportements des usagers : il est donc bien naturel que la FNAUT se préoccupe des grands projets.

D'autre part, la FNAUT fait preuve d'esprit critique, elle se pose des questions face à chaque projet et détermine sa position au cas par cas, sans dogmatisme : elle a ainsi approuvé la LGV Bordeaux-Toulouse et condamné la LGV Poitiers-Limoges (que le chef de l'Etat soutient avec acharnement).

Quand apparaît un grand projet, il est généralement contesté à la fois pour son coût « pharaonique » et pour son impact

sur l'environnement local. Mais souvent, la vision des opposants est trop limitée : seul le coût d'investissement est pris en compte, seul l'impact environnemental local est dénoncé par les riverains, les reports de trafics sont ignorés. On le vérifie aujourd'hui chez les opposants à la modernisation de la ligne Serqueux-Gisors, nécessaire à un bon écoulement du fret issu du Havre.

D'autres contestations, telles que celle de la 3ème ligne de métro de Toulouse (page 3), sont basées au contraire sur des arguments très rationnels et prennent en compte l'intérêt général.

Ajoutons que les consultations publiques (Notre-Dame-des-Landes, la gare TGV de Vandières) sont souvent lancées pour des raisons politiciennes et mal organisées, si bien que leur résultat est peu significatif, et que, les projets une fois concrétisés, ils font rarement l'objet d'une évaluation critique...

Rocades urbaines : l'exemple de Grenoble

Dans les années 1970, tous les élus grenoblois, de droite et de gauche, ont réclamé une rocade sud faisant la jonction entre les autoroutes menant à Chambéry au nord-est (A43) et à Lyon au nord-ouest (A48), car le transit (interne à l'agglomération et à longue distance) s'effectuait alors par les grands boulevards qui frôlaient le centre de Grenoble. Ces boulevards est-ouest formaient un canyon urbain pollué et invivable, une vraie autoroute urbaine. La rocade a été ouverte intégralement en 1985, mais :

- à l'époque, on n'a pas réduit la capacité des grands boulevards, et le trafic, après y avoir diminué d'un bon tiers par report sur la rocade sud, a vite retrouvé son niveau initial, de l'ordre de 50 000 véhicules/jour ;

- la rocade sud (gratuite) a favorisé l'étalement urbain et induit un fort trafic pendulaire, au point de se saturer en quelques années ;

- les abords de la rocade se sont vite urbanisés, et les habitants ont commencé à protester contre les nuisances routières, déplacées et amplifiées ;

- les élus, PS et droite confondus, ont alors réclamé une rocade nord (en tunnel sous le rocher de la Bastille), ruineuse et finalement abandonnée en 2005 suite à une enquête d'utilité publique (un péage était nécessaire pour la financer). L'agence d'urbanisme avait démontré que sa mise en service renforcerait les embouteillages au lieu de les réduire (FNAUT Infos 227).

On peut tirer plusieurs enseignements de cette histoire affligeante.

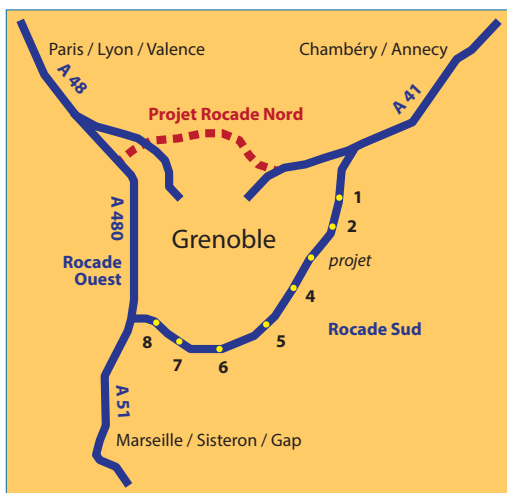
- En matière de routes, plus on en fait, plus il faut en faire, comme en Ile-de-France ou dans la région lyonnaise. Chaque nouvelle rocade finit par générer plus de trafic qu'elle peut en écouler.

- Dans toutes les agglomérations, on surestime le trafic de transit à longue distance, toujours inférieur à 10 % du total (à Grenoble, il est même inférieur à 5 % en heure de pointe). De fait, la congestion était (et reste) due essentiellement aux déplacements pendulaires à courte distance effectués en voiture). Ce constat doit inciter à renverser les priorités et à renforcer en priorité les transports collectifs de proximité.

- Si on joue la congestion au lieu de chercher à la faire disparaître, on observe qu'une partie du trafic finit par s'évaporer : les automobilistes s'adaptent aux difficultés de circulation et changent spontanément

de comportements (c'est le paradoxe de Downs-Thomson).

Ainsi l'absence de la rocade nord n'a provoqué aucun drame local et n'a pas empêché l'implantation de la ligne C de tramway sur les grands boulevards sous la municipalité Destot (PS), la capacité routière passant de 2 x 3 voies à 2 x 2 voies : le chaos annoncé par les élus de droite n'a pas eu lieu.



L'expérience montre donc qu'on peut se passer de rocade telles que le GCO de Strasbourg. Ce choix difficile mais rationnel permet de concentrer l'effort financier sur les transports collectifs, et de rendre inutiles les nouveaux investissements routiers, surtout si on poursuit une densification intelligente de la

zone centrale (le quartier Europole, qui jouxte la gare centrale de Grenoble, a été densifié, de même que le polygone scientifique, et une densification modérée du quartier de l'esplanade est en discussion).

Jean Sivardière

L'aménagement de l'A480

Le plan adopté par les élus est le meilleur compromis compatible avec le plan de relance autoroutier imposé par l'Etat : gratuité maintenue, ni élargissement de l'emprise ni augmentation de capacité pour le trafic de transit, passage à 2 x 3 voies mais vitesse limitée à 70 km/h, aménagement de l'échangeur du Rondeau à la jonction avec l'A51 et la rocade sud. On va ainsi améliorer la fluidité du trafic et limiter les nuisances, mais pour combien de temps ?

Et pendant que le concessionnaire AREA va investir 380 millions d'euros dans l'aménagement de l'A480, aucun projet de développement du réseau de tramway n'est engagé, si ce n'est le prolongement de la ligne A de 1 km à Pont-de-Claix. Pourtant, les besoins de desserte de la zone sud et de la zone nord-est (où l'urbanisation continue à se développer) sont importants, à commencer par le prolongement de la ligne E jusqu'à Pont-de-Claix où la ligne de bus C2 impose une correspondance avec la ligne E de tramway.

A la fin des travaux routiers, en 2022, de la capacité aura donc été redonnée à la voiture, mais dans quelle situation seront les transports publics si aucun grand projet n'est lancé ?

Communiqué de l'ADTC-Grenoble

Notre-Dame-des-Landes

La FNAUT critique souvent la ministre de l'Écologie Ségolène Royal, son obsession du véhicule électrique, son désintérêt pour le transport collectif, son abandon catastrophique de l'écotaxe et son refus des contraintes supposées punitives en matière de protection de la planète. Mais son opposition au projet d'aéroport NDDL, pourtant soutenu par Manuel Valls qui voulait expulser les zadistes, est apprécié (la position de François Hollande, à la fois contre le projet et pour son maintien, est incompréhensible).

En mars dernier, un rapport d'experts commandé par la ministre jugeait le projet NDDL actuel à deux pistes « surdimensionné » ; et il reconnaissait « la faisabilité de l'optimisation de l'aéroport existant de Nantes-Atlantique », donnant raison aux opposants.

Plus récemment, Jean-Paul Dubreuil président d'Air Caraïbes, a critiqué à son tour le projet, confirmant lui aussi les arguments techniques déjà mis en avant par les opposants.

« Je suis le dossier NDDL depuis vingt ans. Le projet est sorti alors que le TGV n'existait pas. Il y avait alors une volonté politique de la Région et de la Chambre de commerce : NDDL était le projet structurant qui, par son positionnement, devait desservir les Pays de la Loire et la Bretagne. Mais les habitants de Brest ou de Lorient ne viendront pas à NDDL, Rennes voudra garder son aéroport, et NDDL sera éloigné des 20 % des passagers actuels du Sud-Loire.

Les données ont changé depuis la conception du projet. Techniquement, l'aéroport existant de Nantes n'est pas saturé. Et des vols intercontinentaux au départ de Nantes ne sont pas envisagés par les compagnies aériennes : pour ce genre de vols, il faut s'appuyer sur des hubs (Paris ou Amsterdam). On va donc dépenser beaucoup d'argent pour un nouvel aéroport non obligatoire techniquement. Ça va faire des travaux, mais on raisonne à courte vue ».

Des trains !

L'association Trans Rhin Rail (TRR) milite pour la réouverture de la ligne transfrontalière Colmar-Fribourg, qui implique l'aménagement d'un pont sur le Rhin et la rénovation de 22 km de voie entre Colmar et Vogelsheim, pour un coût total de 70 millions d'euros.

Selon un sondage récent de TRR, plus de 80 % des personnes interrogées prendraient un train direct Colmar-Fribourg si l'offre existait, le trajet pouvant s'effectuer alors en 45 minutes. L'offre actuelle consiste en un bus Colmar-Breisach (trajet en 55 minutes) puis un train jusqu'à Fribourg (au total 1h30).

Une troisième ligne de métro à Toulouse ?

Toulouse possède actuellement 2 lignes de métro VAL exploitées par la régie Tisseo Réseau :

- la ligne A (12,5 km, 18 stations), d'orientation sud-ouest - nord-est, a été ouverte en 1993 et prolongée en 2003 ; elle relie Basso Cambo à Balma Gramont et dessert l'université du Mirail, le Capitole et la gare SNCF Matabiau (à la station Marengo) ;

- la ligne B (15 km, 20 stations), d'orientation sud-nord, a été ouverte en 2007 ; elle relie Ramonville à Borderouge.

Les deux lignes sont en correspondance à la station Jean Jaurès. Elles transportent 280 000 voyageurs/jour.

Ce réseau est complété par 2 lignes de tramway : la T1, orientée sud-nord et ouverte fin 2010, relie Toulouse à Beauzelle via Blagnac sur 11 km ; la T2 en est une antenne qui dessert le siège social d'Airbus et l'aéroport. La ligne C est une section de 7 km de la ligne SNCF Toulouse-Colomiers-Auch accessible avec un titre de transport urbain et en correspondance avec la ligne A et le tramway.

Une 3ème ligne de 28 km, dénommée Toulouse Aerospace Express (TAE), est aujourd'hui projetée entre la gare de Colomiers et Labège via les deux sites d'Airbus (satellites et aéronautique) et la gare de Matabiau. Son coût annoncé de 2,2 milliards d'euros représente 57 % du coût des investissements à venir sur 20 ans. Une antenne vers l'aéroport et un prolongement de la ligne B vers Labège Innopole sont en discussion.

L'analyse de l'AUTATE...

Dans le cadre du débat public sur le projet de 3ème ligne de métro qui vient de se dérouler à Toulouse, l'AUTATE, association des usagers des transports de l'agglomération toulousaine et de ses environs, membre de la FNAUT, a déposé un projet alternatif, après avoir recueilli les attentes des habitants pendant plusieurs mois sur les réseaux sociaux et lors de réunions publiques.

L'AUTATE constate que la moitié des habitants réside hors de Toulouse, que les déplacements hors du centre-ville sont très longs et compliqués et enfin que la part modale des transports collectifs dans l'agglomération est l'une des plus faibles de France (13 % en 2013).

Si les déplacements quotidiens domicile travail provoquent tant d'embouteillages, c'est parce qu'ils ne peuvent s'effectuer en transport collectif de manière compétitive avec la voiture. L'agglomération a donc besoin d'un programme ambitieux de transports collectifs qui couvre l'ensemble du territoire, périphérie comprise, et réduise très sensiblement les temps de parcours.

Or le réseau Tisseo actuel concentre son offre sur deux lignes de métro internes à la

ville de Toulouse, qui se sont très vite avérées sous-dimensionnées par rapport aux besoins d'une agglomération d'un million d'habitants. L'ajout d'une ligne de tramway entre Toulouse et Blagnac, en remplacement d'une ligne de bus, n'a réglé aucun problème : en l'absence d'un véritable site propre, la vitesse commerciale et le taux d'utilisation sont faibles.

L'agglomération toulousaine dispose de 5 voies ferrées qui irriguent son territoire et supportent des trains régionaux et nationaux de voyageurs ainsi que des trains de fret. Les TER permettent des déplacements rapides sur de longues distances. Cependant, les fréquences actuelles sont faibles (souvent 1 heure, voire plus) et les gares trop peu attractives (il existe peu de cheminements piétons ou cyclistes pour y accéder). Et surtout, les tarifs des TER sont déconnectés de la tarification Tisseo en dehors de la ligne C Colomiers-Arènes.

...et son contre-projet de RER

Ce constat amène l'AUTATE à proposer un contre-projet reposant sur 3 principes généraux :

- le transport collectif doit être un service public permettant à chaque habitant d'éviter l'usage de la voiture pour ses déplacements domicile-travail ;
- il faut donc réduire la durée des trajets et limiter les ruptures de charge ;
- enfin il faut privilégier les investissements de surface, plus souples et moins coûteux (train, tram et BHNS).

Le contre-projet de l'AUTATE consiste à mettre en place un réseau de 5 RER basé sur 3 lignes SNCF de banlieue existantes, bien connecté au réseau urbain structurant mais indépendant de la desserte fine afin de garantir une vitesse commerciale et une régularité élevées, et

une offre à fréquence élevée (15 minutes en heures de pointe) :

- le RER ouest Oncopole-Arènes-Colomiers-Pibrac ;
- le RER nord Marengo-Fenouillet ;
- le RER nord-est Marengo-Montastruc ;
- le RER sud-est Marengo-Escalquens ;
- le RER sud Marengo-Muret.

Toutes les gares de correspondance doivent disposer de cheminements piétons et cyclables, de commerces et services de proximité, de personnels de sécurité, de poubelles et de garages à vélos.

L'association demande, à cet effet, la création d'un syndicat mixte métropolitain des transports intégrant le SMTC-Tisseo et la région Occitanie, sur le modèle du Syndicat mixte des transports pour l'aire métropolitaine lyonnaise (SMTAML).

Des compléments nécessaires

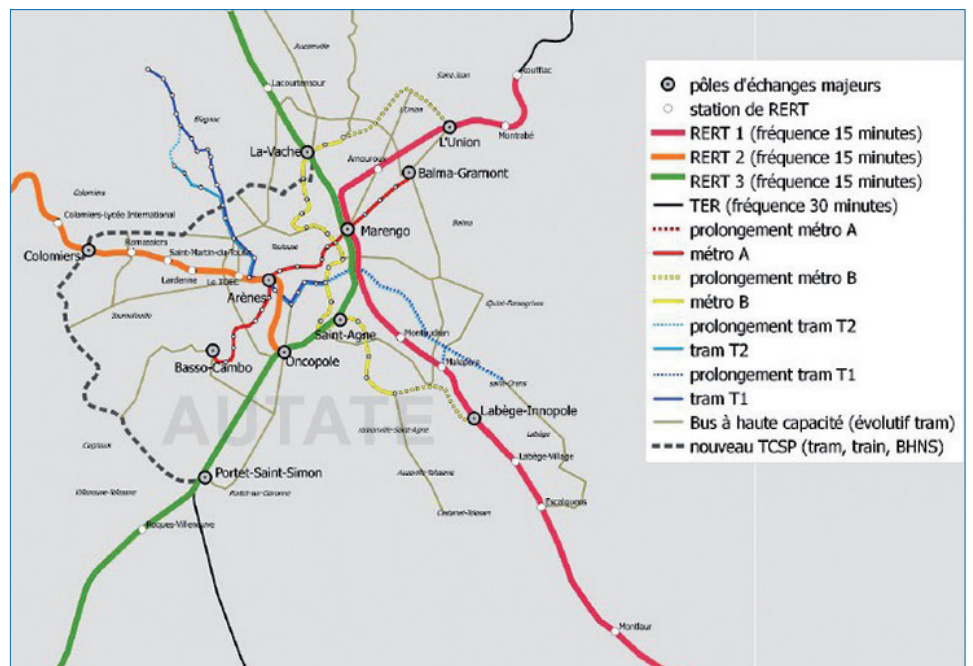
Ce contre-projet écarte donc la 3ème ligne de métro, trop coûteuse et insuffisante pour résoudre les problèmes des banlieues toulousaines puisque limitée au territoire de la ville de Toulouse.

Il comprend en revanche :

- la création d'un tramway « Arc Ouest aéronautique » pour desservir les bassins d'emploi de l'aéronautique (Colomiers, Blagnac) ;
- le prolongement de la ligne B de Ramonville à Labège-Innopole puis de Borderouge à l'Union ;
- le déploiement d'un réseau de bus prioritaires reliant les stations de RER, métro et tramway, et desservant les zones dépourvues de transport lourd.

Le projet de l'AUTATE permet d'envisager pour la décennie suivante des extensions des liaisons radiales telles que le prolongement de la ligne T1 vers le Sud-Est et T2 vers le nord.

AUTATE : www.autate.fr



Le projet Lyon-Turin et l'exemple suisse

Désinformation

Si le volume du fret routier augmente peu à travers les Alpes du Nord, il reste considérable et menace la santé des habitants et l'attractivité touristique des vallées de l'Arve et de la Maurienne. Il s'est développé au contraire vigoureusement sur la Côte d'Azur.

Les opposants au projet Lyon-Turin disent souhaiter le report de ce trafic sur le rail, mais force est de constater qu'ils veulent priver le rail d'un outil décisif pour améliorer son efficacité, et qu'ils ne soutiennent pas la proposition du rapport Bouvard-Destot de créer une écotaxe régionale pour le financer (FNAUT Infos 217, 238, 247).

Ils réclament l'utilisation de la capacité disponible sur la ligne classique Ambérieu-Modane tout en dénonçant les risques d'accident le long du lac du Bourget, et alors que la gare de Chambéry est déjà saturée. Ils vantent le trafic fret intense observé sur la ligne classique du Gothard mais oublient que la Suisse, comme l'Autriche, subventionne largement le rail en attendant l'ouverture de ses nouveaux tunnels, ce qui n'est pas le cas en France.

Ils préconisent aussi l'intensification du meroutage des camions entre l'Espagne et l'Italie alors que les ports italiens sont déjà encombrés.

Ils s'appuient sur la faillite de TP Ferro, gestionnaire du tunnel du Perthus (8,3 km) et de la LGV mixte Perpignan-Figueras, alors que ce tunnel n'est pas un tunnel de base (les rampes d'accès sont de 1,8 %) et que la faillite de TP Ferro est due à des éléments indépendants de cet opérateur (voir page 6).

Le paramètre fondamental

Les opposants réclament que la ligne classique soit mieux utilisée malgré son profil : savent-ils que nous ne vivons pas dans une économie administrée ?

Ce n'est pas l'Etat qui décide la répartition modale du fret, mais les chargeurs, sensibles en priorité au prix et à la fiabilité de l'offre ferroviaire. Or le rail, s'il doit se contenter d'infrastructures obsolètes, ne peut être compétitif avec la route qui, elle, dispose d'infrastructures modernes et performantes : autoroutes d'accès et tunnels de basse altitude (Fréjus et Mont Blanc). Et la baisse du prix des carburants bénéficie à la route.

L'atout essentiel du tunnel de base du Lyon-Turin est de permettre une très forte réduction des coûts d'exploitation des trains de fret : suppression des doubles ou triples tractions, des manœuvres et des parcours haut-le-pied des locomotives, gains de temps et de fiabilité, augmentation du tonnage des trains et de leur gabarit, réduction des

moyens techniques et de l'énergie nécessaires, disparition du besoin de wagons spéciaux pour faire fonctionner l'auto-route ferroviaire, réduction des frais de personnel...

C'est précisément pour réduire les coûts d'exploitation du rail que les Suisses (Lötschberg, Gothard et Ceneri) et les Autrichiens (Brenner, Tauern et Semmering) ont réalisé ou entrepris la construction d'une demi-douzaine de longs tunnels transalpins alors qu'ils disposent de voies ferrées classiques non saturées et présentant des déclivités moindres que celle de la ligne française de Modane.

L'exemple suisse

Bernhard Kunz, directeur général de Hupac, l'opérateur de la route roulante suisse, confirme ces perspectives de réduction des coûts que persistent à ignorer les opposants au Lyon-Turin.

« La nouvelle transversale alpine, avec le tunnel de base du Gothard (2017), le tunnel de base (de 15 km situé plus au sud) du Ceneri (2020) et le corridor de 4 mètres de hauteur (2020), accueillera des trains plus longs, plus lourds et plus hauts, et offrira un potentiel d'économies important sur les coûts de production, grâce au raccourcissement de la durée des trajets et à l'abandon de la traction multiple. A compter de 2020, des trains de fret pouvant atteindre 750 m de long (au lieu de 550) et 2 000 tonnes circuleront entre l'Europe du Nord et l'Italie, ce qui correspond à un gain de productivité de 30 %. Le potentiel de croissance du trafic ferroviaire est donc énorme. A terme, l'harmonisation des normes et des gabarits permettra des réductions substantielles des coûts opérationnels, et une diminution progressive des subventions publiques. On pourra remplacer 30 chauffeurs de poids lourds par un machiniste pour acheminer du fret directement de Gênes à Rotterdam, avec une baisse de 88 % des émissions de CO2 ».

En Suisse, le transfert du trafic du fret sur le rail s'accroît. Depuis le début 2016, le fret ferrouté a augmenté de 6%, alors que le trafic routier a baissé de 2%. La part de marché du rail a atteint 71 %, son plus haut niveau depuis 2001, date de l'introduction de la redevance sur les poids lourds liée aux prestations (RPLP) et de l'autorisation progressive des poids lourds jusqu'à 40 tonnes. Moins de 500 000 poids lourds ont transité par les Alpes suisses au cours du premier semestre 2016. Selon Jon Pult, président de l'Initiative des Alpes, « l'objectif d'un transfert sur le rail de 650 000 poids lourds par an sur un million n'est pas une utopie ».

Selon les opposants, le Lyon-Turin ne servirait pas à grand-chose pour les voyageurs, car le trajet Paris-Milan par TGV s'effectuerait en 4h14 une fois le Lyon-Turin réalisé intégralement alors que, d'après leurs estimations, on pourrait atteindre 5h15 dès aujourd'hui :

- si le TGV utilisait la LGV Turin-Milan sans arrêts à Vercelli et Novara, il gagnerait 45 min (ce sera le cas dans 3 ans seulement, grâce aux nouvelles rames commandées par la SNCF) ;

- la suppression des autres arrêts porterait le gain de temps à 1h54.

Conclusion des opposants : « faut-il dépenser 26 milliards pour gagner une heure ? » Ce point de vue est repris, en particulier, par Dominique Dord, député-maire LR d'Aix-les-Bains ; André Gattolin, sénateur EELV des Hauts-de-Seine ; Bertrand Pancher, député-maire UDI de Bar-le-Duc ; et Yves Crozet, universitaire lyonnais, spécialiste de l'économie des transports.

La réalité est très différente.

- L'ouvrage est destiné d'abord au trafic de fret (80 % du trafic prévu).

- Le meilleur temps annoncé pour le trajet TGV Paris-Milan sans arrêt intermédiaire, une fois l'ouvrage terminé, n'est pas de 4h14 mais de 4h04.

- Le meilleur temps actuel est de 7h09, il est offert par le TGV qui quitte Paris à 10h41 et arrive à Milan à 17h50, sans arrêt à Saint-Jean-de-Maurienne. La durée cumulée des arrêts à Lyon Saint-Exupéry (3 min), Chambéry (6 min), Modane (5 min), Bardonecchia (1 min), Oulx (1 min) et Turin (4 min) est de 20 minutes. Le freinage et l'accélération du TGV avant et après les gares fait perdre 5 min (3 min à Lyon, 1 min à Oulx et environ 1 min au total aux autres gares, qui doivent être franchies à 30 km/h seulement, même si le train ne s'y arrête pas). Ainsi le gain de temps total possible en théorie n'est que de 45 + 20 + 5 min = 1h10 (et non 1h54), soit un meilleur temps Paris-Milan de 5h59 (et non 5h15).

Mais tous les arrêts ne peuvent être supprimés aujourd'hui ! Pour des raisons commerciales évidentes, les arrêts de Lyon, Chambéry et Turin sont incontournables ; celui de Modane est utilisé pour les contrôles de police et on imagine mal sa suppression dans le contexte actuel ; seuls les arrêts de Bardonecchia et Oulx pourraient donc être supprimés, d'où un gain de temps maximum de 4 min. Ainsi le gain de temps total possible aujourd'hui n'est que de 45 + 4 = 49 minutes (et non 1h54), soit un meilleur temps Paris-Milan de 6h20 : on est bien loin du 5h15 annoncé par les opposants... Le Lyon-Turin fera donc gagner 2h16, et non 1h, aux voyageurs.

Le vrai coût du Lyon-Turin : 26 milliards d'euros ?

Ce montant impressionnant est avancé non seulement par les opposants au projet mais aussi par la Direction du Trésor, la Cour des comptes, l'économiste lyonnais Yves Crozet et bien d'autres (les opposants parlent même aujourd'hui de 30 milliards). Il a été corrigé par Louis Besson, président de la commission intergouvernementale pour le Lyon-Turin, qui a examiné la question avec rigueur dans son ouvrage « Le nouveau lien ferroviaire mixte Lyon-Turin ». Nous résumons ici son analyse.

Du coût annoncé de 26 milliards d'euros, il faut retrancher :

- le coût d'un projet indépendant du Lyon-Turin, le CFAL (contournement nord-sud de l'agglomération lyonnaise, visant à désaturer le nœud lyonnais) ;
- celui des composantes du Lyon-Turin qui sont reportées ou quasiment abandonnées (3ème phase des accès français au tunnel international : deuxièmes tubes des tunnels de Chartreuse et de Belledonne ; 4ème phase : LGV Lyon – Saint-André-le-Gaz).

Le vrai coût pour la France est d'à peine 10 milliards d'euros 2011 pour une ligne nouvelle Lyon-Italie continue à grand gabarit fret et un profil de plaine (à titre de comparaison, le coût des LGV Bordeaux-Toulouse/Espagne est de 8,3 milliards d'euros 2016) :

- 2,17 pour le tunnel international (financé à 40 % par Bruxelles, 35 % par l'Italie et 25 % par la France) ;
- et 7,74 pour les accès français (tunnel de Chartreuse et ligne mixte Lyon-Chambéry), des ouvrages d'ailleurs susceptibles d'être subventionnés par Bruxelles à hauteur de 20 %.

Trafic routier en baisse ?

Selon les opposants, le trafic routier de fret ne cesse de diminuer à travers les Alpes du nord, le Lyon-Turin est inutile. En réalité, la baisse du trafic dans les tunnels du Mont-Blanc et du Fréjus s'est arrêtée en 2013. Depuis cette date, d'après la SF-TRF, le trafic dans ces deux tunnels a augmenté de 0,7 % en 2014 et 2,6 % en 2015, soit 3,3 % au total. Dans le seul tunnel du Fréjus, de janvier 2014 à octobre 2016, la croissance du trafic a été de 8 %.

Quant au trafic passant par la Côte d'Azur, lui aussi captable par le Lyon-Turin (la distance Barcelone-Milan est la même via Vintimille ou Lyon), il a augmenté de 7 % entre 2009 et 2015.

Le trafic total entre la France et l'Italie est de 2 600 000 camions par an : la Suisse a percé deux tunnels ferroviaires de base, Lötschberg et Gothard, alors que le transit à travers son territoire n'est que de 1200 000 camions par an...

TP Ferro : un fiasco annoncé

Les opposants au Lyon-Turin cherchent à exploiter la faillite de TP Ferro pour démontrer qu'une faillite analogue menace les exploitants du tunnel de base transalpin. Les deux situations sont-elles analogues ?

TP Ferro, consortium regroupant à égalité deux sociétés privées de BTP, le français Eiffage et l'espagnol ACS, a obtenu en 2003, pour 50 ans, la concession de la ligne mixte à grande vitesse et écartement international (UIC) Perpignan-Figueras (44,4 km), et en particulier celle du tunnel du Perthus (8,3 km).

La ligne et le tunnel ont été financés par 110 millions d'euros de fonds propres, 590 de subvention publique et 410 d'emprunt. L'infrastructure a été livrée, comme prévu, en février 2009, et la liaison Perpignan-Figueras ouverte fin 2010 et exploitée conjointement par la SNCF et la RENFE.

Mais, par la suite, le nombre des TGV et des trains de fret utilisant la ligne est resté très largement inférieur aux prévisions, et les recettes de péages inférieures aux frais financiers. La dette ayant atteint 557 millions d'euros, TP Ferro a dû déposer son bilan : une filiale commune de SNCF Réseau et de l'ADIF, son homologue espagnol, a repris la gestion de l'infrastructure, le personnel et la dette.

Les causes de l'échec sont multiples.

Trafic voyageurs

- La ligne nouvelle a certes permis de créer des relations directes TGV et AVE entre Barcelone ou Madrid et Paris, Lyon, Marseille ou Toulouse. Mais elle n'a été raccordée au réseau des LGV espagnoles que fin 2013 en raison des difficultés techniques rencontrées à Barcelone par l'ADIF.

- Le montant élevé des péages a incité la SNCF et la RENFE à utiliser du matériel très capacitairé au détriment de la fréquence souhaitée par les clients. Des services transfrontaliers à haute fréquence auraient dû être proposés.

- Le TGV, très cher pour le voyageur, est fortement concurrencé par les avions à bas coût et les cars Macron (y compris les cars Ouibus de la SNCF).

Trafic de fret

- La ligne nouvelle, à écartement international, n'est pas encore connectée à tous les pôles générateurs de trafic fret de Catalogne : usines embranchées, chantiers de transport combiné, ports,... Elle n'aura pas totalement accès aux ports de Barcelone, Tarragone et Valencia avant 2018. Les chargeurs doivent donc utiliser des wagons à écartement large espagnol jusqu'à un chantier de transbordement du fret ou de

changement d'essieux, d'où un coût et un délai d'acheminement supplémentaires.

- Le tunnel du Perthus, avec une rampe d'accès de 18 %, n'est pas vraiment un tunnel de base : la plupart des trains, dont la longueur est limitée à 500 m en Espagne, sont en double traction, ce qui alourdit les coûts d'exploitation.

- Les locomotives de la RENFE ont été conçues pour tracter des trains de voyageurs, et sont inadaptées aux 1 500 volts du réseau français : elles ne peuvent circuler au nord de Perpignan. Les opérateurs privés ne peuvent utiliser la ligne, leurs locomotives n'étant pas équipées de la signalisation ERTMS.

- La ligne littorale au nord de Perpignan est insuffisamment fiable.



- Les péages élevés incitent les chargeurs à privilégier la ligne côtière (c'est le cas de 3 trains de fret sur 4).

De cet épisode affligeant, on peut tirer 3 enseignements.

1. La ligne a été ouverte trop tôt, dans un environnement ferroviaire impréparé. La faillite de TP Ferro est révélatrice de profonds dysfonctionnements du monde ferroviaire et de l'absence de réelle stratégie des deux Etats et des exploitants concernés.

2. La LGV Perpignan-Figueras conserve cependant un avenir, elle dispose en effet de deux sources majeures de trafic potentiel : les relations régionales à grande vitesse Occitanie-Catalogne, et le transport du fret à moyenne et longue distance (10 000 camions passent chaque jour au col du Perthus).

3. Qu'il s'agisse de Perpignan-Figueras ou de Lyon-Turin, la construction d'une ligne nouvelle doit permettre d'abaisser le coût du transport ferroviaire de fret et d'améliorer sa vitesse et sa fiabilité. L'échec de TP Ferro n'invalide en rien le Lyon-Turin (la ligne ne sera pas exploitée en concession, le tunnel prévu est un vrai tunnel de base qui débouchera sur des voies à écartement normal), mais il doit servir de leçon : une politique ferroviaire globale est indispensable pour valoriser les atouts du rail et assurer le succès du Lyon-Turin face au camion et à l'avion.

Un canal à (gros) problèmes

Curieusement, le projet de canal Seine-Nord-Europe (CSNE) suscite peu d'opposition de la part des environnementalistes et écologistes, qui par ailleurs s'acharnent contre le projet ferroviaire Lyon-Turin, à l'évidence plus pertinent (FNAUT Infos 217).

Le canal à grand gabarit doit être tracé entre l'Oise et le canal Dunkerque-Escaut (entre Compiègne et la région de Cambrai), sur 107 km de longueur et 54 m de largeur (dans les lignes droites, et bien davantage dans les courbes).



Il comprendra 6 écluses car une 7ème, prévue au bief de partage, a finalement été supprimée au profit d'une tranchée qui exigera d'énormes déblais. Le dénivelé total entre l'Oise et l'Escaut sera de 106 m.

Selon Voies Navigables de France, très optimiste, 500 000 camions par an seraient transférés de la route sur la voie d'eau (soit 10 % du trafic sur l'A1 entre Paris et Lille ; le reste du trafic prévu serait pris au rail selon le rapport Massoni-Lidsky publié en 2013 - FNAUT Infos 217).

Un financement bien difficile...

Le canal est officiellement évalué à 4,5 milliards d'euros hors taxes. Le financement sera entièrement public. Initialement, la Région Hauts-de-France devait verser 300 millions, les départements (Nord, Pas-de-Calais, Somme et Oise) 400 millions, l'Etat 1 milliard, l'Union européenne 1,8 milliard (40 % du total), le financement étant complété par un emprunt de 0,7 milliard. Mais l'Île-de-France ne versera que 110 millions des 210 escomptés. Finalement les départements verseront 500 millions, la Région Hauts de France 350 millions.

Quatre plateformes logistiques sont prévues le long du canal car, comme l'explique Gérard Darmanin, vice-président LR de

la Région Hauts-de-France délégué aux transports : « il ne s'agit pas de faire une autoroute à péniches entre le bassin parisien et les ports d'Anvers et Rotterdam » (c'est pourtant ce que redoutent de nombreux experts et les dirigeants du port du Havre).

Le financement des quatre plateformes (460 millions non compris dans le budget du canal) n'est pas dégagé (pas plus que ceux du RER du Grand Lille, du métro Transmanche Lille-Calais-Ashford, de la rénovation du réseau TER et du barreau TGV Creil-Roissy souhaités par la Région Hauts-de-France).

Autre difficulté : pour que les convois fluviaux utilisant le canal à grand gabarit puissent naviguer sur l'Oise au sud de Compiègne, il faudrait relever les 22 ponts existants, ferroviaires ou routiers, à 7 m de hauteur (en plus des 61 ponts inclus dans le projet Seine-Nord). Obstacle supplémentaire : le pont historique Louis XV de Compiègne vient juste d'être restauré...

Il est envisagé de laisser les ponts à 5,25 mètres, mais les convois devraient alors ne transporter que 2 couches de conteneurs au lieu de 3, ce qui diminuerait très fortement la rentabilité du canal. Il faudrait relever de même les très nombreux ponts existants sur le canal Dunkerque-Escaut, l'Escaut, la Deûle et la Lys.

En 2014, un Premier ministre très optimiste annonçait le début des travaux en 2017 et l'ouverture du canal en 2023. Plus prudemment, on parle aujourd'hui d'une ouverture en 2027.

La FNAUT a critiqué de longue date le projet de canal Seine-Nord (FNAUT Infos 159, 217, 230, 238, 241, 246). Ce projet ancien a été relancé (sans le débat réclamé alors par la FNAUT) par le ministre des transports Jean-Claude Gayssot suite à l'abandon du projet de canal Rhin-Rhône en 1997.

Confronté à « l'état catastrophique du réseau TER », Gérard Darmanin a demandé à la SNCF de construire moins de LGV (il oublie seulement que ce n'est pas elle qui décide, et que dorénavant les nouvelles LGV seront financées par l'Etat, comme vient de l'annoncer le secrétaire d'Etat aux Transports) : il n'a pas songé à l'abandon encore possible du canal, dont l'utilité reste à démontrer...

Selon Edouard Philippe, député-maire LR du Havre, le canal, en favorisant Anvers et Rotterdam, serait « un projet démesuré, d'une naïveté déconcertante, un gâchis économique et environnemental ». Il préconise de développer non un axe fluvial nord-sud, mais un axe ferroviaire est-ouest du Havre vers l'Europe centrale, par Amiens et Châlons-en-Champagne.

L'avis d'un expert

Selon Pierre Parreaux, président du CLAC (Comité de liaison pour les alternatives aux canaux interbassins), le franchissement d'un seuil entre deux bassins fluviaux coûte jusqu'à 30 fois plus cher par km qu'un canal de plaine (ratio constaté lors de la construction du canal Main-Danube). C'est pour cela que l'Europe fluviale reste concentrée au nord-ouest du territoire européen. Le Rhin est un boulevard à bateaux, sans écluse sur 618 km : il est souvent cité en exemple, mais sa configuration est unique en Europe.

Si le réseau Freycinet des canaux à petit gabarit (bateaux de 300 tonnes) s'est développé en France aux 18^e et 19^e siècles en franchissant des seuils, c'est qu'à l'époque, surtout avant l'apparition du rail, ils jouaient un rôle déterminant dans le développement économique, et aussi parce que leurs modestes besoins en eau étaient compatibles avec les ressources hydrographiques des régions traversées. Le canal Seine-Nord exigerait au contraire des écluses hautes - donc des coûts de construction et de fonctionnement très élevés et des péages dissuasifs - et des pompages d'eau qui doubleraient la consommation énergétique des bateaux.

Le canal Seine-Nord, au gabarit de 4 400 tonnes, est encadré par des voies de moindre gabarit, dont la mise à niveau n'est jamais comptée dans le coût du canal. Le gabarit majoritaire des canaux belges est de 1 350 tonnes. L'Escaut (en Belgique) est en cours de recalibrage à 2000 tonnes, la Lys et la Deûle à 4400.

Le transport de conteneurs par voie d'eau sur de longues distances n'est rentable que si on peut en empiler au moins 3 couches sur un bateau. Or il pourrait s'écouler des décennies avant que tous les ponts situés entre Rotterdam et Paris aient été reconstruits.

Le trafic escompté de 12 millions de tonnes par an sur Seine-Nord est exagérément optimiste car seule une partie du trafic routier (3 %) est fluvialisable et la construction de l'A1 bis est toujours envisagée. Enfin le réseau ferré, la Seine et le canal Dunkerque-Escaut sont bien loin d'être saturés.

BIEN DIT

● **Alain Bonnafous**, ancien directeur du Laboratoire d'économie des transports de Lyon : « on va dépenser 4,5 milliards d'euros pour une opération qui ne peut qu'accroître nos émissions de gaz à effet de serre et qui, au total, détruira plus de richesse qu'elle n'en créera. L'ADEME l'a établi solidement : si une tonne-kilomètre passe de la route à la voie d'eau, 50 grammes de CO2 sont économisés en moyenne ; si elle passe du rail à la voie d'eau, 32 grammes supplémentaires sont émis ».

Brèves

Fraude

La fraude coûte 4,5 millions d'euros par an au réseau strasbourgeois (CTS). En cinq ans, le taux de fraude a cependant baissé de 25%, il est passé à 9,2 % en 2015, un des meilleurs résultats français en la matière. La tendance s'accroît avec l'introduction de la tarification solidaire.

Le nec plus ultra de l'intermodalité

Le système proposé par le consortium I2TC va-t-il révolutionner l'intermodalité ? Le principe est « simple » : pour éviter une rupture de charge entre téléphérique et tramway, les cabines seraient décrochées, posées sur les rails puis tractées par une motrice.

Logistique urbaine

Paris et Amsterdam ont fait une expérience éphémère de distribution du fret par tramway. A Dresde, le tramway est utilisé pour le transport de pièces automobiles vers les usines BMW au rythme d'une livraison par heure. A Zurich, un ancien tramway collecte les déchets métalliques et électroniques.

Selon l'Atelier parisien d'urbanisme (APUR), « les réseaux de tramway ne sont pas pensés pour le fret : ni raccordement des sites logistiques, ni interconnexion entre lignes, ni réflexion sur le matériel roulant ; il faut faire émerger une nouvelle offre de transport ».

En 2014, l'institut de recherche Efficacy a relancé le projet Tramfret pour des livraisons de marchandises en ville (voir le site : www.tramfret.com).

Bionique ferroviaire

Le bec et la tête du martin-pêcheur, un oiseau qui plonge dans l'eau sans faire de vagues, ont inspiré le nez du TGV japonais. Le TGV a gagné en aérodynamisme pour traverser les tunnels étroits situés entre Osaka et Hakata. Sa consommation a diminué de 15 % et sa vitesse a augmenté de 10 %.

Amende finlandaise

En Finlande, un automobiliste riche, surpris à 103 km/h au lieu de 80 km/h, s'est vu infliger une amende de 54 024 euros : le montant des amendes est en effet indexé sur le salaire net et le nombre d'enfants à charge du contrevenant (source : www.atlantico.fr).

Opinion allemande

Selon le ministère allemand de l'environnement, 82 % des citoyens interrogés souhaitent qu'on abandonne toute planification urbaine centrée sur la voiture, et qu'à la place, on se préoccupe des déplacements effectués à pied, à vélo et en transport public. Les jeunes (14 à 17 ans) sont même 92% à se déclarer favorables à cette politique.

En bref

Bâtisseur

La Chambre de Commerce et d'Industrie de Grenoble « partage la nécessité de doter l'agglomération d'un centre-ville rénové et embelli », mais souligne que « des projets de piétonisation non préparés dans d'autres villes (lesquelles ?) ont entraîné des baisses d'activité commerciale de plus de 30 %. La vie de nombreux ménages et l'attractivité de l'ensemble de Grenoble seraient menacées. Ce serait un véritable crime économique qui ferait des dégâts considérables. Peut-on prendre le risque du plus gros plan social isérois (plus de 5 000 emplois, soit presque le tiers des emplois du commerce central) ? »

Enquêtes

Selon l'institut Harris, 30 % des Français considèrent la baisse des prix comme la priorité pour accroître l'usage des transports publics. Cette attente est particulièrement forte (41 %) chez les ménages aux revenus les plus faibles. Pour 25 % des Français et 38 % des ménages les plus aisés, la principale attente concerne le renforcement des fréquences ; viennent ensuite le développement de l'intermodalité (17 % des Français), et l'amélioration de la sécurité (15 %), enfin un meilleur confort et des contrôles antifraudes plus efficaces (7 % des sondés).

Selon une enquête effectuée fin 2015 par l'Association Française du Rail, qui regroupe les exploitants ferroviaires privés, 54 % des Français seulement se disent satisfaits de l'offre TER de leur région (50 % dans les zones rurales), 79 % estiment que la concurrence dans le secteur ferroviaire serait utile et 78 % que les Régions devraient pouvoir choisir leur exploitant, comme c'est le cas depuis longtemps en Allemagne.

Prédiction inquiétante

Selon Augustin de Romanet, PDG de Paris Aéroport : « le trafic aérien pourrait quasiment doubler d'ici 2030, l'émergence des classes moyennes dans de nombreux pays est un formidable moteur de croissance. La population susceptible de voyager va passer de 2,7 à 4,7 milliards d'ici 2030. Le trafic progresse de 4 à 5 % par an, un peu moins en Europe, un peu plus en Asie ».

Langage de colloque

Ne parlez plus d'innovation dans le processus de production, mais de disruption technologique ; de covoiturage, mais de « usage partagé des véhicules terrestres à moteur ». Sachez aussi que l'intermodalité est un outil rétro et discursif au service de la promotion des territoires dans la mondialisation. Quel que soit le thème du colloque dans lequel vous intervenez, dites de temps à autre : « ça, c'est un vrai sujet ».

BIEN DIT, MAIS...

● **Nicolas Dupont-Aignan**, président de Debout la France, à propos d'Alstom : « j'attends un grand programme de transport collectif qui permette aux gens de ne plus prendre la voiture ». Lors des élections régionales de 2015, il voulait « réconcilier la voiture et l'Île-de-France, réhabiliter l'automobile » et « dépenser 5 milliards d'euros pour faire sauter les bouchons » (FNAUT Infos 240)...

● **Dominique Bussereau**, ancien ministre LR des Transports : « depuis 2012, le gouvernement a délibérément choisi la route, multipliant les programmes autoroutiers, favorisant le covoiturage et le car, supprimant l'écotaxe, majorant la TVA sur les transports publics et diminuant les concours au transport public ». En 2003, le gouvernement Raffarin, auquel il appartenait, avait supprimé les subventions aux TCSP et PDU des villes de province (FNAUT Infos 120). Et lui-même est favorable à l'A831...

Une idée juste

Selon Alain Vidalies, « l'idée d'expérimenter la concurrence dans le TER me paraît juste ». Une idée que la FNAUT défend depuis le colloque qu'elle a organisé à Tours, en 1992, sur l'avenir des lignes régionales.

Une idée contestable

Yves Crozet, économiste : « il ne faut pas cantonner la réussite du rail à la simple taxation de la route et de l'avion. Le rail n'ira pas mieux parce que l'on tape sur la route ».



Fillette mécontente

Ella, 6 ans, a écrit à la Southern Railway, qui exploite les lignes du sud de Londres : « Cher Mr du Chemin de Fer, mon papa est toujours en retard le soir et me manque beaucoup, ça me rend triste. S'il vous plaît, ramenez-le à la maison à l'heure. Il dit que vous prenez tout son argent, c'est pour ça que je ne peux pas aller à Disneyland ». Le papa paie un abonnement annuel de 4 000 livres et dit : « la société devrait offrir à ma fille une compensation pour le temps qu'elle ne passe pas avec moi ».

Transport urbain par câble : la technique avant les besoins ?

Le 19 novembre 2016, le premier téléphérique urbain français, conçu par une entreprise suisse, a été inauguré à Brest (celui de Grenoble est à vocation purement touristique). Il relie le centre-ville et le plateau des Capucins, un ancien site industriel militaire de 16 ha en cours d'urbanisation, en passant à 70 m au-dessus de la rivière Penfeld.

Les deux nacelles du téléphérique peuvent embarquer jusqu'à 60 personnes, le trajet est de 420 mètres et dure 3 minutes. Elles fonctionnent avec des vents de près de 110 km/h ; une partie des vitres des cabines se teinte à l'approche des habitations afin de préserver l'intimité de leurs résidents. Il n'y aura pas de personnel dans les stations ou les cabines.

Le système sera disponible 358 jours par an, il a coûté 19 millions d'euros et sa construction a évité celle d'un nouveau pont de 30 à 60 millions, ou d'une passerelle de 25 à 30 millions, selon Brest Métropole Océane. Le trafic prévu est de 1850 usagers par jour. Le coût de fonctionnement n'a pas été publié.

Le transport du futur ?

A cette occasion, la ministre de l'Environnement et des Transports Ségolène Royal a vanté les mérites du téléphérique de Brest (« une grande première nationale, voire internationale ») et plus généralement du transport urbain par câble : « c'est vraiment le transport du futur notamment dans les agglomérations qui sont surchargées par la circulation ; il n'y a pas plus propre, il n'y a pas plus sécurisé, il n'y a pas plus silencieux et en plus il n'y a pas moins coûteux. A travers le monde, c'est un marché considérable qui s'ouvre pour toutes les villes qui ont des problèmes de pollution ». La ministre souhaite fonder une « fédération des pays pouvant s'engager dans le transport par câble ». Un « cri d'amour », selon le magazine Mobilicités.

La ministre a alors annoncé le lancement par l'Etat d'un appel à projets de téléphériques urbains. La FNAUT a dénoncé une décision prématurée et limitée à cette seule technique.

Un appel à projets mal ciblé

Un appel à projets de transports urbains ne doit pas être limité au transport par câble (téléphérique, télécabines), mais étendu à tous les transports collectifs en site propre (TCSP). L'Etat doit aider les collectivités locales à développer les TCSP, mais il n'a pas de légitimité pour orienter des choix qui relèvent de la responsabilité des élus. C'est à ces derniers d'apprécier la pertinence des différentes techniques, en concertation avec le public.

Le choix de la technique doit venir après l'analyse des besoins, qui doivent être appréhendés sur le long terme. Et, qu'il s'agisse de l'alternative tramway/BHNS ou de l'alternative tramway/câble, ce choix ne doit pas être fait en fonction des contraintes financières immédiates.

Contrairement au tramway ou au BHNS (s'il dispose d'un véritable site propre), le transport par câble occupe peu d'espace au sol : ce n'est pas nécessairement un atout, contrairement à ce que laisse entendre la ministre qui montre ainsi qu'elle ne souhaite pas limiter la place de la voiture en ville. Le câble, en effet, ne permet pas de réduire l'espace occupé par la voiture, ce qui reste l'objectif premier des Plans de Déplacements Urbains introduits par la Loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (loi Lepage de 1996).

Un créneau bien précis

Le transport urbain par câble est bien adapté au franchissement des coupures urbaines (fleuves, vallées, autoroutes, faisceaux ferroviaires) et à la desserte des villes comportant de fortes dénivelées (FNAUT Infos 160, 223). Mais, contrairement à ce qu'a indiqué la ministre, il n'est justifié que dans ces cas particuliers, si le volume de sa clientèle potentielle est suffisant mais pas trop élevé, et si son intrusion visuelle est acceptable (le projet d'Issy-les-Moulineaux a été abandonné suite à l'opposition des riverains). Ce n'est pas une solution universelle.

Une nouvelle mode ?

Ne faut-il donc encourager, sans modération, que le transport par câble, à partir du seul cas très spécifique de Brest, alors que ses coûts d'exploitation et les réactions du public (usagers et riverains) à cette nouvelle offre ne sont pas connus ? La FNAUT a toujours préconisé la prudence face aux nouvelles technologies présentées comme des innovations révolutionnaires et des solutions miracle. Elle a ainsi dénoncé la mode du tramway sur pneus, qui se termine par des fiascos financiers (un acharnement thérapeutique sur le TVR à Nancy, un remplacement du TVR par un tramway à Caen) ou, à Clermont-Ferrand, par une réalisation plus fiable mais d'un confort médiocre et plus coûteuse qu'un tramway classique.

C'est bien le 4ème appel à projets de TCSP « toutes techniques » prévu lors du Grenelle de l'environnement, réclamé par la FNAUT depuis deux ans mais refusé par le gouvernement, qui est urgent : il doit susciter les initiatives de l'ensemble des élus et concentrer les moyens financiers disponibles.

Nouvelles adhésions

Les associations suivantes ont adhéré à la FNAUT au cours de l'année 2016 : l'association Au fil des réseaux (Dijon), l'association pour la promotion de la ligne Morlaix-Roscoff, le comité des usagers de la ligne Paris-Dreux-Argentan-Granville, l'association ASPIC de Nîmes, l'association TGV Sud Territoires Environnement (Béziers), l'association AUTATE de Toulouse qui s'oppose au projet de 3ème ligne de métro de l'agglomération toulousaine.

La revue Transports urbains

Le GETUM, Groupement pour l'étude des transports urbains modernes, est une association fondée en 1967, adhérente à la FNAUT. Elle est présidée par Francis Beaucire.

Le GETUM édite la revue Transports urbains, mobilités-réseaux-territoires. Cette revue indépendante publie des contributions émanant des réseaux de transport collectif, des autorités organisatrices, des associations militantes, des bureaux d'études et des chercheurs universitaires. Le GETUM prend aussi position sur les questions politiques, sociales, économiques et environnementales impliquant la mobilité et l'aménagement des territoires.

Un dossier numérique donne accès aux sommaires et aux éditoriaux des derniers numéros publiés : olegk.free.fr/tu/hometu.html

Pour abonnement⁽¹⁾ ou commande de numéros, s'adresser au trésorier, Pierre Zembri : pierre.zembri@enpc.fr

(1) Tarif particulier accordé aux associations de la FNAUT : 36 euros pour 4 numéros (au lieu de 46 euros).

Nouvelle formule

La publication de FNAUT Infos sous sa forme actuelle cesse avec ce numéro 251 de janvier-février 2017.

Les numéros suivants seront essentiellement consacrés à la présentation des enquêtes et études réalisées par les membres de la FNAUT, et des expertises réalisées à sa demande par des consultants spécialistes des transports.

Des informations et commentaires traitant de l'actualité des transports seront dorénavant disponibles sur le site internet de la FNAUT.

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°251
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>